auto sport 2021年5月8日号（隔週金曜日発売）2021年4月23日発売　第58巻第8号　通巻1551号
No.1551
オートスポーツ 2021 5/8号

auto sport

Drive on the edge

SUPER GT
Round 1 OKAYAMA

GT500 Winner #14 ENEOS X PRIME GR Supra Kazuya Oshima / Kenta Yamashita

GT500 SHOWDOWN
#14 vs #36 壮絶“スープラ対決”の伏線

検証 NSX、GT-Rが突如失速した“謎の予選”

GT300勢力分析 “スープラ無双”は本当か？

INDYCAR 2021キックオフインタビュー
佐藤琢磨

WEC 2021シーズンプレビュー
みんな、手探り。

F1 エミリア・ロマーニャGP 今季初勝利
Max Verstappen × RedBull HONDA
雨中の“紙一重”イモラ
カオスで試される技術



SAN-EI
CORPORATION



雨中の“紙一重”イモラ
カオスで試される技術

FIA Formula One World Championship

2021 Round 2 EMILIA ROMAGNA GP

フェルスタッペン&レッドブル・ホンダ 2021年シーズン初勝利

2021シーズン第2戦はイタリアのイモラで開催
雨に濡れたクラシックサーキットでのレースでは
ドライバーの実力がいつも以上に試されたが
それを制したのはフェルスタッペンだった

Photo：LAT ／ Ferrari ／ McLaren ／ RedBull

RedBull

F1
2021
EMILIA ROMAGNA GP
WINNER
Max Verstappen
RB16B



RedBull

EMILIA ROMAGNA GP





RedBull

一度沈んでも浮き上がる ポディウム登壇者は全員 コース上で順位を上げた



スタート直後の大勝負
フェルスタッペンが勝利へ地盤築く

レッドブルのマックス・フェルスタッペンは予選最後のアタックを完璧にはまとめられず３番手に終わった。それでも決勝では、ダンプ路面上で好スタートを決めると、ターン２への進入でポールシッターであるメルセデスのルイス・ハミルトンのインを突き、軽く接触しながらも攻略。その後フェルスタッペンは大きなミスを犯すことなく今季初優勝を飾ったが、スタート直後にトップに立っていなければレースの展開は大きく変わっていたに違いない。

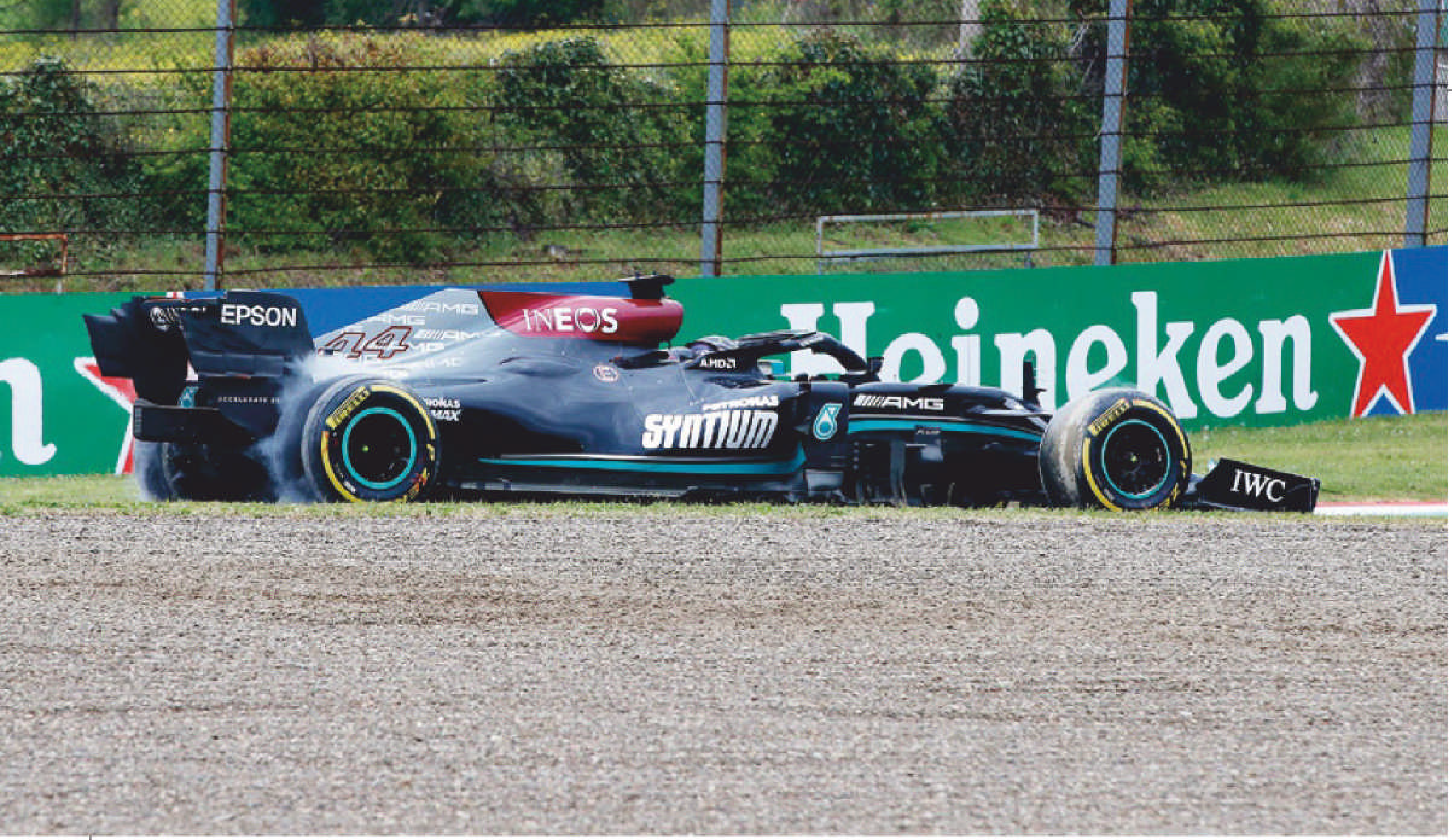
LAT

McLaren



ダメージ最小限のハミルトンと
抜かれても満足なノリス

ハミルトンは赤旗に助けられ、８番手で再スタートすると、マクラーレンのランド・ノリスらを次々攻略し２位となり、ダメージを最小限に抑えた。抜かれたノリスはキャリア２度目の表彰台を獲得し「ハッピー」と語った。



LAT


RedBull

濡れた路面に足をすくわれ……
7度の世界王者らしからぬ凡ミス

ハミルトンはミディアムで走行していた31周目、バックマーカーをパスしようした際に濡れた路面に足をすくわれターン7でコースオフ。スタックこそしなかったが大幅にタイムロスしただけでなく、フロントウイングを破損した。

新天地でもがくベッテル
早めのタイヤ交換も実らず

今季アストンマーティンに加入した元世界王者セバスチャン・ベッテルはトラブルによりピットレーンから発進することに。路面が乾き始めると真っ先にスリックにスイッチして最後方からの浮上を試みたが、レース前の作業規則違反によりペナルティを受けるなどして15位に終わった。



LAT

予選2番手タイム末梢から
自力で3位表彰台を獲得

ノリスは予選で一時２番手タイムを記録したものの、トラックリミット超過によりタイムを取り消され、結局７番手となった。しかし、決勝では一貫して優れたペースを発揮。２戦連続で僚友ダニエル・リカルドを凌駕した。



LAT

EMILIA ROMAGNA GP

Ferrari



痛恨のQ2ノックアウトも
サインツはミスなく堅調に

フェラーリのカルロス・サインツは予選で痛恨のQ2落ちを喫した。しかし、1周目に11番グリッドから8番手まで順位を上げると、その後もミスなくポジションアップ。僚友シャルル・ルクレールに次ぐ5位入賞を果たした。

苦しむシューマッハー二世
SC中に単独スピンでマシン破損

今季ハースからデビューを果たしたミック・シューマッハー。1周目のアクシデントでSCが導入されると、4周目にメインストレート上でウェービングしていた際に単独スピン。マシン前部を破損する失態を演じた。



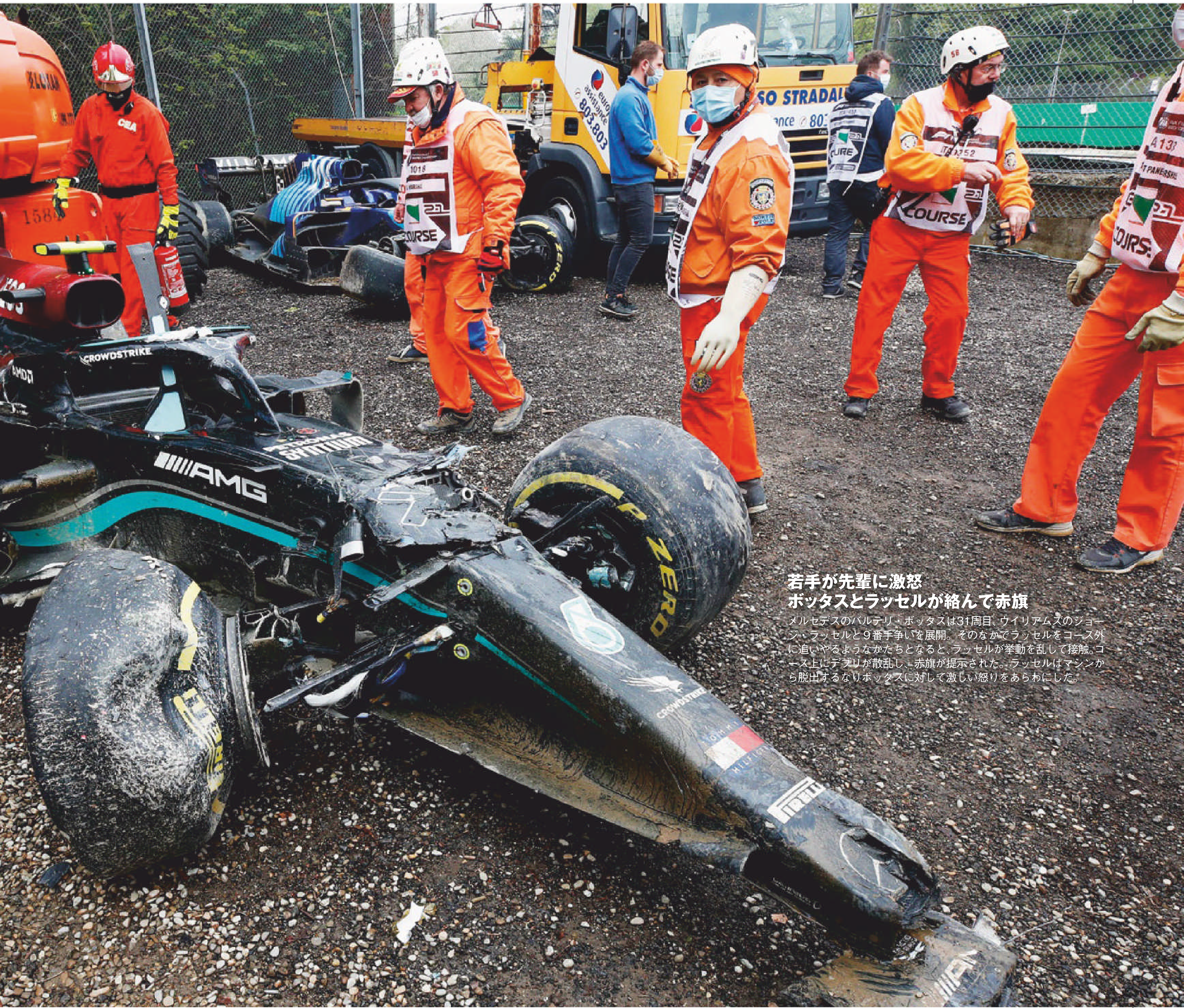
LAT

ストロールは苦難乗り越え入賞も
レース後のペナルティで降格

スタート前にブレーキトラブルが生じたランス・ストロールは7位でチェッカーを受けた。ところが、コース外を使ってオーバーテイクを行なったとしてレース後に5秒のタイムペナルティを課され、8位に降格となった。



LAT

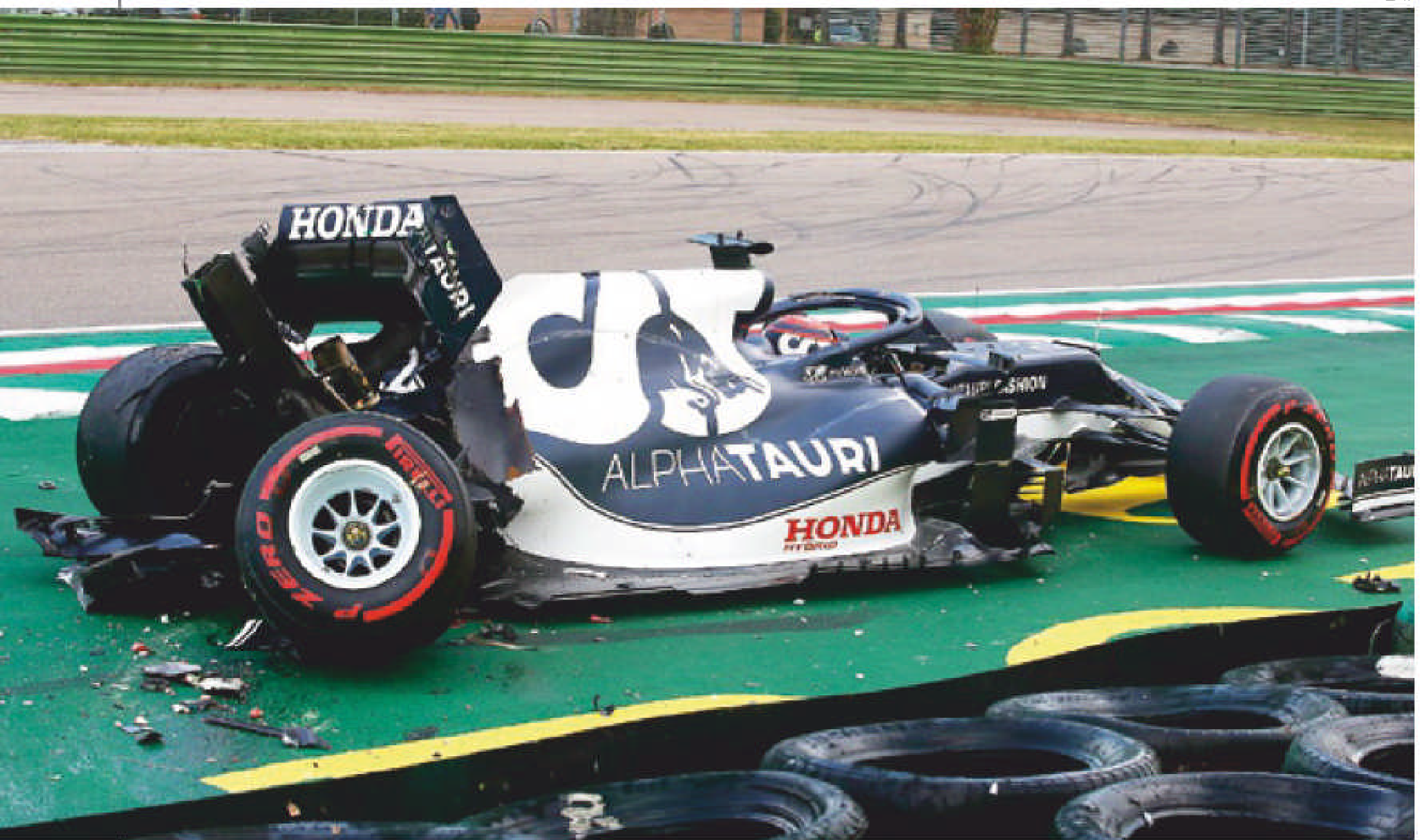


若手が先輩に激怒
ボッタスとラッセルが絡んで赤旗

メルセデスのバルテリ・ボッタスは31周目、ウイリアムズのジョージ・ラッセルと9番手争いを展開。そのなかでラッセルをコース外に追いやるようなかたちとなると、ラッセルが挙動を乱して接触。コース上にデブリが散乱し、赤旗が提示された。ラッセルはマシンから脱出するなりボッタスに対して激しい怒りをあらわにした。

沈んだ者はとことん沈んだまま……明暗分かれたイモラ戦

LAT



LAT



FP1から精彩欠く……
浮き沈み激しいペレス

バーレーンGPでは最後尾から５位入賞を果たしたレッドブルのセルジオ・ペレスだが、今回はFP1で他車と接触。また、予選では２番手となったものの、決勝でSC中の追い抜きでペナルティを受けるなど精彩を欠いた。



RedBull

角田は初の試練を
成長の糧にできるか

日本人としては初めてデビュー戦で入賞を果たしたアルファタウリの角田裕毅。今回は昨年からテストを重ねてきたイモラでのグランプリ開催とあって周囲からの期待は高まっていたが、予選最初のアタック時にターン15でクラッシュ。これで決勝を最後尾からスタートすることになった。レース中盤に赤旗が振られた時点では９番手まで順位を上げていたが、リスタート直後のターン２で単独スピンするなどして12位に終わった。角田はイモラでの苦い経験を今後の糧にできるか。



LAT

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／XPB



波乱になればなるほど表れるハミルトンの強さ

悪夢の31周目“別人”となった王者



LAT

赤旗中断でピットレーンに止めたマシンの脇で、ルイス・ハミルトンが座り込んで頭を抱えていた。七度の世界王者のそんな姿を見るのは、本当にまれなことだった。

その直前、レース中盤の31周目に、首位マックス・フェルスタッペンを追っていたハミルトンは、周回遅れのジョージ・ラッセルを抜こうとして濡れ

それぞれ7位、9位に入ったストロールとライコネンは、レース後のペナルティで降格処分となった。ハミルトンはレース中のファステストラップをマークし、1点差でドライバーズランキング首位を守り抜いている。

Rd.2 エミリア・ロマーニャGP リザルト

●4月18日（日）決勝　●4.909km×63周=309.049km　●天候：雨　●路面：ウエット

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	63	3(3)
2	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	63	1(1)
3	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	63	7(7)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	63	4(4)
5	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	63	11(11)
6	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	63	6(6)
7	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	63	5(5)
8	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	63	10(10)
9	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	63	9(9)
10	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	63	15(15)
11	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	63	2(2)
12	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	63	20(-)
13	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	63	16(16)
14	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	62	13(13)
15	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	62	17(17)
16	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	61	18(18)
17	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	61	19(19)
	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	30	8(8)
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	30	12(12)
	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	0	14(14)



最終的にはハミルトンのオーバーテイクを許したノリス。それでも、数周にわたりウエットパッチが散在するターン2の攻防で7度の世界王者を相手に絶妙なブロックを披露。自身2度目となる3位表彰台を獲得した。

LAT



XPB

た路面でコントロールを失い、トサコーナーのグラベルを直進。コース復帰しようとしてバリアに接触し、フロントウィングを壊す大失態を犯した。

ノーズ交換のための緊急ピットインでほぼ周回遅れに。そのままなら優勝争いはおろか、上位入賞も難しいところだった。ところが、直後にチームメイトのバルテリ・ボッタスとラッセルによる大クラッシュが起き、赤旗中断で全車がピットに引き揚げたことで、ハミルトンは命拾いした。

「集中力を取り戻すためだった」と、ピットレーンで見せた行為をレース後に説明していたが、いずれにしても再開後のハミルトンはあせってミスを犯したときとは完全に別人となっていた。

9番手からのリスタートでまずひとつ順位を上げ、39周目にはランス・ストロール、42周目にはダニエル・リカルドをいずれもターン2のブレーキングで仕留めて5番手に浮上した。勢いは止まらず、50周目にはメインストレートでカルロス・サインツをDRSで抜き去り、シャルル・ルクレールも55周目のターン2でパスしていった。

雨は完全に上がっていたが、路面は走行ライン以外のほとんどの場所で濡れており、そこから外れることは即スピンを意味する。唯一ターン2のブレーキングゾーンだけは、ほかよりもドライ部分が広いが、あくまで程度の問題だ。それをハミルトンは先行車の動きと路面状況を冷静に見極めて、アウトから、あるいはインから一気に刺していく果敢なドライビングを続けた。

そして60周目のメインストレートでランド・ノリスのスリップにつくと、今度もターン2のアウト側から豪快にパス。ついに2番手まで復帰し、最後は最速ラップで1ポイント獲得のおまけまでつけてチェッカーを受けた。

メルセデスの速さが大前提としてあるのは確かだ。しかし王者らしからぬ大ポカからすぐに本来のメンタルを取り戻し、ただでさえ追い抜きの難しいイモラの、しかもハーフウエット路面で果敢な5人抜きをやってのけたのは、ハミルトンだからこそだった。

そんな『ドライバー力』は、3位表彰台のノリスにも感じられた。予選Q3では3番手タイムを出しながら、ターン9のはみ出しで7番グリッドに降格。スタートで9番手に後退しながら、ハミルトン同様にミスのない走りでフェラーリの2台やセルジオ・ペレスらを次々に抜いていった。

新加入のダニエル・リカルドは、マクラーレンの独特な挙動にまだ慣れていないように見える。しかしそれを差し引いても、あのリカルドに予選で実質的にコンマ3秒以上の大差をつけ、レースペースでも圧倒し続けたノリスはやはりすごい。膝パッドがパドルに触れてクラッチが滑る症状が起きていなければ、あるいはハミルトンを最後まで抑えていたかもしれない。

優勝したフェルスタッペンも何度か挙動を乱すシーンはあったが、致命的なミスに至ることなく首位を独走し続けた。マシンの性能差が成績に直結することが当たり前になってしまった今日のF1にあって、ひさびさにドライバー力を堪能できたレースだった。

今年のアルファタウリはマクラーレン、フェラーリと戦えるはず

AT02の地力はこんなものじゃない

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

スタートの約1時間前、突然の雨が降り始めた。昼前まで広がっていた青空が一気にかき曇り、これほど強い雨が襲来するとは、誰も予想していなかった。

スタート直前になっても完全ウエット区間と、まだほぼ乾いている区間と場所によって路面コンディションに極端に違いがあり、最適なタイヤは何なのか、ドライバーやエンジニアたちは右往左往させられた。

それでも最終的にほとんどのチームは、浅溝のインターミディエイトを選択した。ところがアルファタウリは戦略エンジニアの判断で、ピエール・ガスリーにフルウエットタイヤを装着させた。コースを何周かしたガスリー自身は、「インターでもいける」と、チームに伝えていたという。だが「気象レーダーによれば、これからさらに雨は激しくなる」と、その提案は却下された。

しかしスタートしてしばらく経って



上位陣で唯一フルウエットタイヤを選択したガスリーと、アルファタウリ陣営の選択は完全にはずれた。2020年以来、決勝の戦略を失敗することが多かったアルファタウリの弱点は今年も引き継いでしまっている。



FOCUS on HONDA

も本格的な降雨はなく、５番グリッドのガスリーは徐々に順位を落としていった。９周目には８番手、12周目には10番手。たまらず次の周にピットインしてインターに履き替え、ガスリーはほぼ最後尾の18番手まで後退した。

そこから８番手まで挽回したのはガスリー本人のミスのない走りと、アルファタウリ・ホンダの優れたマシンパッケージのおかげだった（アストンマーティンのランス・ストロールが降格し、最終順位は7位入賞）。しかし普通にインターでスタートしていれば、レース後にガスリー自身がコメントしているように、「もっと上の順位獲得も充分に可能」だった。

一方の角田裕毅は、彼らしからぬふたつのミスが致命傷となった。まず予選Q1で、タイヤが充分に温まっていない状態でプッシュし、クラッシュを喫したこと。その代償はあまりに大きく、グリッド最後尾スタートになっただけでなく、ギヤボックスは真っ二つに割れ、パワーユニットは全交換となった。ダメージの度合いはまだ不明だが、このユニットが再使用できない場合、シーズン中にグリッド降格ペナルティを受けるのは必至だ。

だがレースでは「スタートで慎重にいきすぎた」という開幕戦の失敗を教訓に果敢に攻め、順調に順位を上げていった。ずっと抜きあぐねていたアルファロメオのアントニオ・ジョビナッツィも中盤には仕留め、赤旗によるレース中断直前には入賞圏内の10番手まで這い上がっていた。

しかし再開直後のタンブレロで単独スピンを喫し、15番手に後退。13位完走が精一杯だった（最終結果は繰り上がりで12位）。とはいえレース中の角田は、路面が徐々に乾いていく非常に難しいコンディションのなか、しかもF1でのウエット走行は初体験だったにもかかわらず、その走りは非常に安定していた。

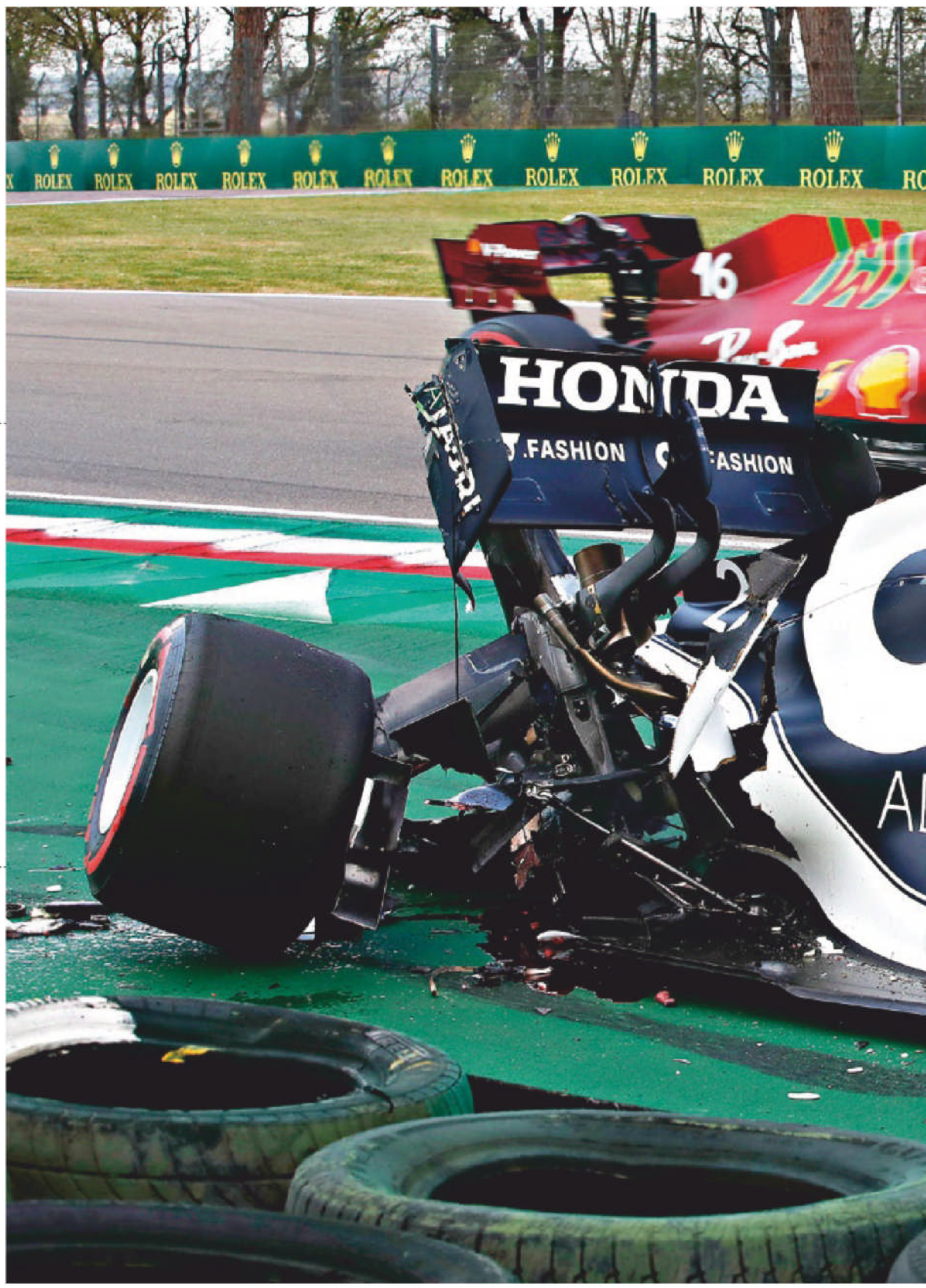
とくにレース後半は30周をソフトで走り切り、そのあいだにセバスチャン・ベッテル相手に見事なオーバーテイクを決め、チェッカー1周前には総合5番手となる自己ベストタイムを叩き出した。ふたつのミスの代償はあまりに大きかったものの、開幕前に本人の言っていた「ミスを糧に成長していく」姿勢が充分に感じられたレースだった。

予選の速さとロングランペースを見るかぎり、今季のアルファタウリにマクラーレン、フェラーリと並ぶ中団グループ上位の戦闘力があるのは間違いない。なのにその実力は結果に反映されず、獲得ポイント数ですでにこの2チームに大差をつけられている。

「それがまさに、チーム力の差なんでしょうね」と、ホンダの山本雅史マネージングディレクターは言う。

「5番グリッドのガスリーに、ウエットを履かせるギャンブルに出る必要はまったくなかった。やるなら最後尾の角田でした。そのあたりのちぐはぐさが、マクラーレンや、フェラーリに劣っている点なんでしょう」

開幕戦はガスリーの接触事故で大量得点の機会をフイにしており、チーム側だけを責めるのはフェアではないかもしれない。しかし今回のようなレースが続くと、せっかくの優れたマシンパッケージが宝の持ち腐れになってしまう恐れは大きいというほかない。



閃光

SUPER GT
ROUND 1 OKAYAMA

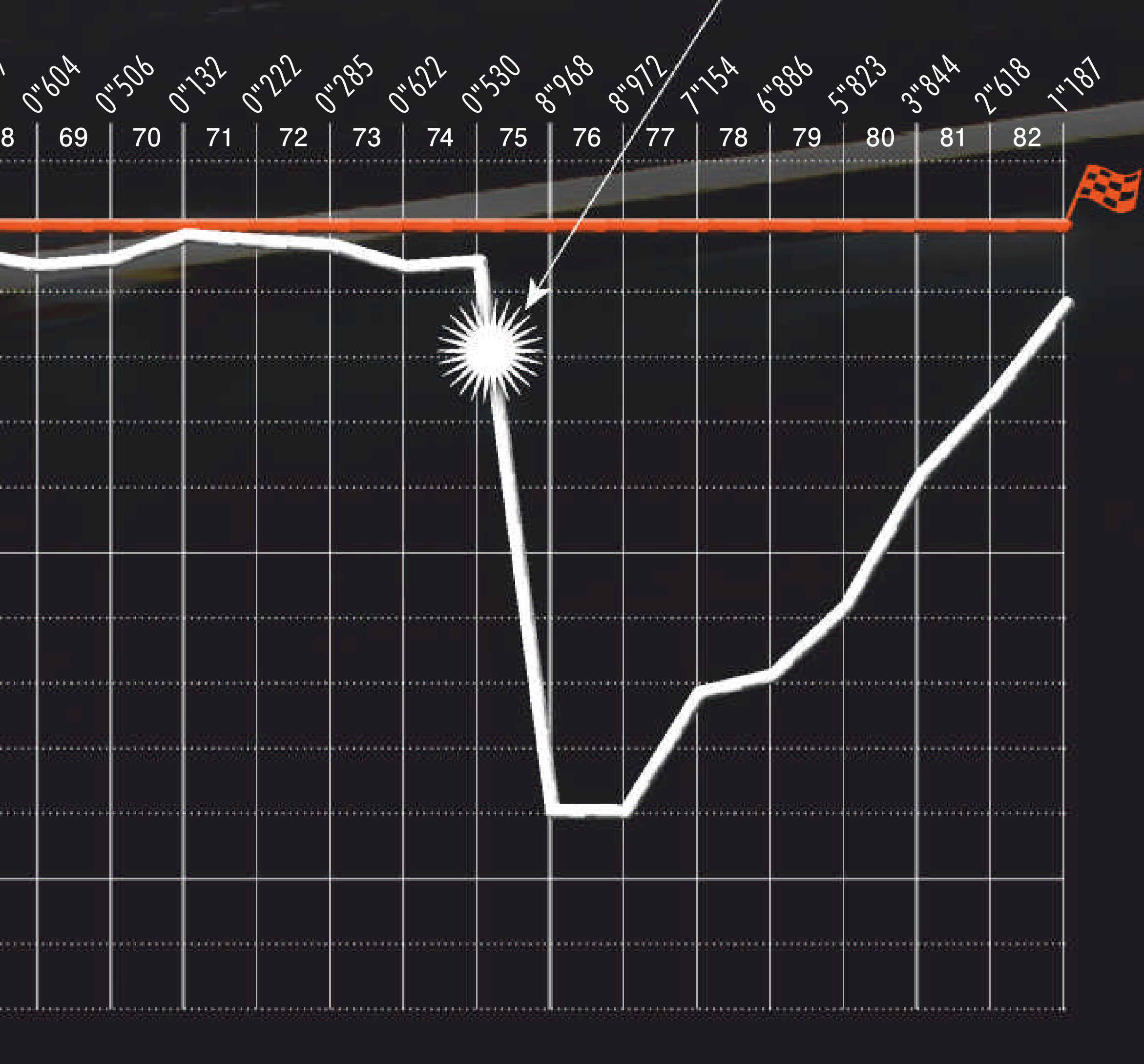


M.Kamio



ひけないブレーキング競争 75周目のクライマックス

GT300のクラッシュにより、セーフティカー（SC）が入ると判断した多くのチームが、33周終了時にピットへなだれ込む。SC開けから、エネオスとauのトップ争いが始まった。コンマ数秒の超接近戦を繰り広げ、auの坪井が幾度も仕掛けると、それをエネオスの山下がしのぎ続ける。そして75周目のヘアピン、この戦いで最大のブレーキング競争が演じられた。坪井がアウト側から並びかけるも、止まり切れずサンドエリアへ。勝負が決したと思われた瞬間だったが、坪井はその後も驚異的な追い上げを魅せた。





M.Kamio

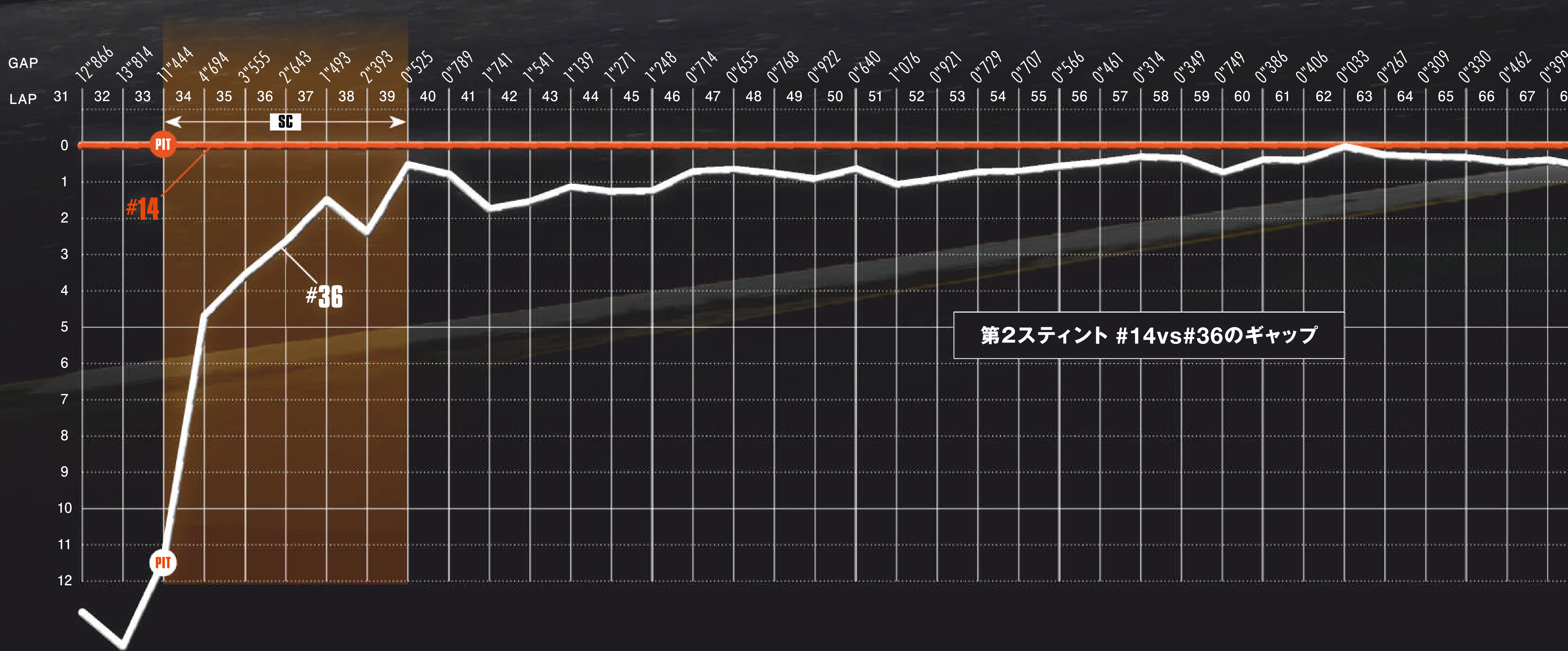
M.Kamio

交錯する橙色の

2年ぶりの岡山決戦——
開幕からバトルの火花が飛び散った
エネオスとau、オレンジ色の2台が
優勝を懸けた超接近戦を演じる
スーパーGTの真骨頂が、観客を魅了した

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）







ルーキーレーシングとしては結成2年目。しかし、今季はセルモから独立。19年にともにチャンピオンとなった山下が加入したこともあり、「チームとして初戦」という気持ちが大嶋にはあったという。薄氷の勝利ではあったが、大嶋と山下ふたりの気迫がつかんだ勝機だった。

薄氷だろうが踏み抜く気迫

あらゆる逆境を乗り越えた〝1勝以上〟の重み

SUPER GT 2021 Round.1 OKAYAMA Winner GT500 #14 ENEOS X PRIME GR Supra Kazuya Oshima / Kenta Yamashita

絡みあう2台の橙色。エネオスXプライムGRスープラの山下健太を、auトムスGRスープラの坪井翔が激しく追う。彼ら25歳の若武者たちの息詰まる首位争いは、延々と続くかのように思われた。75周目のブレーキング競争に敗れた坪井がサンドエリアに突っ込み砂煙を上げるまでは……。

岡山の流れが変わったのは、それに先立ち33周目にセーフティカーが入ったときだった。そのとき2番手を走行していたエネオスGRスープラの大嶋和也は、迷うことなくピットに飛び込み山下にバトンタッチ。「モリゾウ」こと豊田章男トヨタ自動車社長がチームオーナーを務めるルーキーレーシングのメカニックは、抜群に速いピット作業で山下をコースに送り出した。一方、ポールシッターの阪口晴南がしっかりと首位を守り切るも、ピット作業に時間を要したキーパー トムスGRスープラは大きく後退。その結果、エネオスGRスープラが事実上のトップに立った。

「キーパーもauも後ろに見えず、これは楽勝だな」と、そのとき山下は思ったという。第1スティントを担った大嶋のペースはすこぶる良かった。抜き去ることこそできなかったが、ポールポジションスタートのキーパーGRスープラの阪口に、背後から圧を加え続け首位浮上の機をうかがった。

大嶋によれば、土曜日朝の走り始めからクルマは速く、予選は2番手。「ヘアピンでアンダーが出て、そのまま待てば良かったのにアクセルを踏んで無理やり曲げようとしてスライドし、次のコーナーへの姿勢が乱れてしまった。あれでコンマ3秒は失ったと思うので、チームに申し訳ない気持ちでした」と大嶋。ポールポジションを獲得した阪口との差はコンマ1秒だったが、チーム内に大嶋を責める者はいなかった。なぜなら、彼は極度の体調不良に悩まされていたからだ。

「レースウイークの水曜日、スーパーGTではないクルマのテストをしているときに大きなクラッシュをして、体を痛めてしまったんです。その瞬間は『これはもう絶対に週末乗れない、どうしよう』と焦りましたね。病院で見てもらい、脳にも血管にも異常はなくドクターストップは出なかったのですが、最初は首が上下左右に1㎜くらいしか動かず、金曜日朝の時点では、とてもじゃないけど走れそうにない状況でした」と大嶋。後日、山下は「大嶋先輩、明らかに動きがロボットでした。僕もレースで同じような経験をしていたので、どれくらいつらいか想像できたし、本当に心配でした。まさか乗るとは……」と金曜日を振り返った。

豊田氏は「無理をして出なくてもいいぞ」と大嶋に伝えたというが、「我慢してでも乗れるレベルならば出たいです」と、自分の意志で出場を決断。「ならば、やりたいようにやってくれ」と、豊田氏は大嶋の気持ちを尊重したという。とはいえ痛みで睡眠を充分にとることができず、食べ物もほとんど口にできなかったようだ。3月上旬の岡山テストの結果がそれほど芳しくなかったこともあり、元々チームは第2戦富士に照準を合わせていた。そこにきて大嶋の体調不良もあり、岡山に関しては厳しい戦いが予想された。

ところが、Q1を担った山下はキーパーGRスープラの平川亮に次ぐ2番手タイムを獲得。その映像を、マッサ



N.Mitsuhashi

ージを受けながら見ていた大嶋は「おい、あんまりプレッシャーかけんなよな（笑）」と思ったという。それくらい、彼らのクルマはセッティングが決まっていたのだ。良い流れは決勝の第1スティントでも保たれ、前述のように大嶋は首位浮上の下地を作り、山下にバトンをつないだ。そこまでは、すべてが完璧に機能していた。

しかし、一度は遠く離れたａｕ ＧＲスープラの坪井がみるみるうちに距離を縮め、スーパーＧＴの歴史に残るであろう、長く激しい戦いが始まった。山下のクルマはペースが上がらず、それを容赦なく坪井が攻め立てる。「アンダーステアが強くなり、アクセルを踏んで曲げていこうとしたら今度はリヤが壊滅的にグリップしなくなり、もうズルズルでした」と山下。予選から第1スティントまで保たれた速さは、完全に失われていた。

分かれたレーキとタイヤ選択

エネオスＧＲスープラとａｕ ＧＲスープラが選んだブリヂストンタイヤは、温度域もコンパウンドも同じで、33～34度に保たれた路面温度に完全に合っていた。ただし構造はやや異なり、それが両車のペース推移に影響したと考えられる。また、車高設定も両車で異なり、エネオスＧＲスープラは前後フラット気味だったが、ａｕ ＧＲスープラはレーキアングルがついていた。トムスの2台を見る立場にある東條力エンジニアは、その理由を次のように説明する。

「岡山は意外と速いコーナーが多く、

ダウンフォースを得られるハイレーキのほうが取り分が大きいと考えました。タイヤもそれに合ったものを選び、テストではひたすらロングランをやっていたので、決勝には自信がありました」

トムスが選ばなかった構造のタイヤのほうが、予選ではコンマ2、3秒のアドバンテージがあったはずだと、東條氏は推測する。しかし、気温が高い状況におけるロングランで性能が保たれるとは思えず、選択肢から外したようだ。そして、おそらくエネオスＧＲスープラは、その構造を選んだと思われる。トムスの2台はハイレーキにマッチする構造を、エネオスＧＲスープラはローレーキに合ったタイヤを選んだともいえるが、予選および全開の周

N.Mitsuhashi



本来であれば、ドライブできるような体調ではなかった大嶋。それでも志願し、予選では２番手を獲得、担当した第１スティントではその順位を守り、さらにトップの阪口を追いつめた。山下にバトンをつなぐと、抑えていた苦悶が滲み出る。

「息ができないくらいの緊張感」歴史に残るであろう、長く激しい戦い

回数が短かった第1スティントではエネオスＧＲスープラに分があり、50周に至った第2スティントではａｕ ＧＲスープラが巻き返すかたちとなった。

山下が第2スティントで予想外なほど苦しんだのは、ローレーキによりダウンフォースがやや不足し、タイヤが早めにグリップダウンしたことも理由のひとつではないかと考えられる。それでも、予選で2番手につけ、第1スティントでその順位を保てたからこそ、彼らはピットインで首位に浮上するチャンスを得たのだ。また、ローレーキによるものか、ストレートスピードはａｕ ＧＲスープラより伸び、それもバトルでは有利に働いた。

「僕らも決勝向きと思われるタイヤを選んだはずだったのですが、そんな感じではなかったですね。明らかにａｕとペースが違うのに残り30周とかあり『最悪だ』と思いながら走っていました（笑）。ずっと一緒にやってきたので坪井選手のことはよく知っているし、絶対に来るだろうなと。ただ、岡山の場合、ＧＴ500単独同士だと抜ける場所は限られているので、そこだけはしっかり抑えました」と山下。

坪井はピタリと山下の背後につけ、何度も何度も仕掛けたが、山下は絶妙なブレーキングと、やや強引ともいえるラインどりで猛攻を何とかしのぎ続けた。「少しやり過ぎてしまった部分もあったので、レースが終わったあと坪井選手に謝りました」と山下。坪井がギリギリで引かなければ、何度か当たっていたかもしれないくらいの激しいバトルだったが、あの場面で素直に勝利をあきらめるような山下ではない。

車間が狭まるとダウンフォースが失われ、フレッシュエアをエンジンに取り込みにくくなる。実際、ａｕ ＧＲスープラは何度かエンジンが吹けなくなり、チームは車両の位置を少し左右にずらすように指示したという。ペースは圧倒的に山下よりも良かったのだから、無理にしかけずフィニッシュ近くになってから捕らえるという戦略もあっただろう。しかし、坪井は生粋のファイターだ。待つよりも仕掛けることを好む。「あと2、3周待っていたら行けたと思いますが、でも、あそこは行かなきゃダメですよね」と、やはり闘将である東條氏。結果はともあれ、彼らトムスの面々も究極のドッグファイトを楽しんでいたようだ。

そして迎えた運命の75周目、坪井はバックストレートで山下に並び、アウトから仕掛けるもオーバーラン。サンドエリアに突っ込んでしまった。幸いにして順位を落とすことなくコースに復帰したが、山下との差は約9秒に広がり、そこで勝負はあったように思われた。しかし、余裕を得たはずの山下のペースは大きく落ち、単独走行となった坪井は逆に速さを増した。

「じつはもうタイヤが本当にやばくなっていて。振動がすごく、ブレーキを踏むと真っすぐ止まらないくらいでした。最後はゆっくり走ったわけではなく、全開であのタイムでした。あと1周あったらたぶん抜かされていたし、坪井選手が飛び出していなければ、きっと勝てなかったと思います」

まさに、薄氷の勝利である。2019年に大嶋と山下を王者に導いた阿部和也エンジニアは、結成2年目のルーキーレーシングに最初の勝利をもたらした。「予想以上にドライバーが頑張ってくれました。クルマの改善点は分かったので、たぶん次の富士には合わせられると思います」と、優勝のうれしさと、追われた悔しさが交じり合った微妙な表情で初戦を振り返った。

「息ができないくらいの緊張感で、自分が乗っていたときのほうがまだ楽でしたね。しかし、まさか最後まで抑えきるとは思いませんでした」と大嶋。「いろいろなことがあったので、ちょっとこみ上げてきて……泣いちゃいましたよ」と、目を潤ませた。

M.Hirata



激しい攻防を何度も続けた山下と坪井。ペースは明らかに坪井のほうが速く、その猛攻をしのいだ山下は「少しやり過ぎてしまった部分もあって、レース後に謝りました」という。悔しさも、熱くなった場面もあっただろうが、坪井は山下を称えた。

大串信の私見聞録

公認車両FIA-GT3の理念は崩れ始めているのか?

「素晴らしい日本のレース」の継続を

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）　Photo : 小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

4月10日土曜日の朝、僕はつちやエンジニアリングの土屋武士代表にアポイントメントを取って話を聞いていた。その時点でチームの創始者である父君、土屋春雄さんが深刻な状況で病床にいることも知らなかったし、ましてやその翌日に逝去されるとは予想もできなかった。それでも土屋代表はいつものように生き生きとした表情で僕の質問に答えてくれた。

土屋代表に何を問いかけたかというと、いまのスーパーGTにおけるFIA-GT3のあり方についてだった。開幕戦のパドックを歩いていくつかのチームから聞こえてきたのは、現在のGT3について抱いている不安感だ。

言うまでもなく、GT3は販売されている車両を購入したあとは、規則により公認パーツを交換する以外はユーザー独自の改良はいっさい許されないため、同一車種である限り完全なイコールコンディションとなり、さらに車種ごとにBoP（性能調整）が定められて異なる車種の間で性能の均一化がはかられるので結果的に全車両が勝つ可能性を持てる、という点が売り物のカテゴリーである。10年ほど前にGT300クラスへの参戦が許されたGT3車両が一気に増え、いまやGT300クラスの絶対多数を占めるに至った理由がここにある。

しかし台数が増えて戦いが激化した結果、BoPのあり方や、本来許されていないグレーゾーンでの改変の有無について疑い、さまざまな思惑が絡まり合って当初の理念が崩れ始めているのではないかと現状を憂う参加者が生じ始めているのである。そこで、一昨年まではマザーシャシーでGT300を戦い、昨年からGT3のポルシェを戦線に投入した土屋代表に、現状を聞いてみた。土屋代表は言う。

「BoPはすべてのクルマがイコールで戦うためのものなのに、どこそこが速い、どこそこが有利だということで変わってしまうので、BoPの意味がなくなっていると感じます」



BoPはあくまでも公平な立場から決まるべきものだが、近年はメーカーやユーザーの声の大きさで書き換えられてしまいがちだ。公平性を保つため、という理由はあっても、現実はなんとか自陣営を有利に持ち込もうとする綱引きが行なわれている形跡がある。

本来、何も改造ができないはずのGT3に、規則のグレーゾーンを突いた手が加えられているらしいという点については「レースでは、規則に書かれていないことはやってもいいんです。ライバルが気づかないことをやるのはOK。それがグレーを攻めると言うことです。『だって書いてないでしょう』と自信を持って主張できればOK。そうすれば『ああ、そうか、そこはちゃんと規制に書かないといけないな』と、新しい規則ができる。そのイタチごっこが楽しいんです。レースの醍醐味と言ってもいい。だけど、やってはいけないと書かれていることをやってはいけない。それはグレーではないんです。でも、GT3にはグレーの部分などないはずなんです」と言う。

「メーカーによっては、グレーな部分を追求したパーツを出しているという噂は聞きます。でも、ポルシェとメルセデスはそういう点はクリアにやっていると思うから、うちのチームはポルシェを選びました。バカまじめにルールを信頼してレースをやるチームにとってポルシェは素晴らしいメーカーだと思います。実際、そういう怪しいモノはこれまでまったく出てきませんでした。ただ、僕はアジアでGT3のレースを見る過程でいろいろ怪しいモノがあったり怪しいことをやったりしている例をこの目で見て知っています。それが日本に入ってきているかどうかは知りません。でも、そういうことが日本でも起きないとは言えませんね」

本来GT3で使用できるパーツはメーカーが公認を取得したものに限られており、公認があるということはすべてのユーザーが入手可能であるということを意味するが、土屋は、非公認部品が存在する可能性を示唆するのだ。当然それではGT3の売り物であるイコールコンディションは維持できなくなる。

土屋代表は言う。

「うちは後ろめたい気持ちを持たずにまっすぐレースをやっているので、そういうことは起きていないと信じたいし、あったらいけないと思う。そんなことが始まればレースは衰退していくと思うので危惧してはいます。レースに勝とうとするのは当たり前、でもそれにプラスしてレース界の未来をどこまで考えるか。このふたつの思想がしっかりしていなければダメなんです」

いまから思えばあの日の土屋代表は、父親から受け継いだ日本のレースの素晴らしさを引き継いで、「楽しいレース」を続けていきたいと繰り返していた。土屋春雄さんが亡くなる前日のことだ。息子として何かを覚悟し何か決意を固めていたということなのだろう。

「僕がここにいなくなったとしたら、それは国内レースに希望が持てなくなったときですよ」と、土屋代表は口にした。



公式練習から一転！謎の予選検証

GRスープラは引き出しが豊富？

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌） Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／GTA

GRスープラ勢が上位を独占するという今回の予選結果は、パドックの大方の予想とは違うものだった。約1カ月前に同じ岡山で行なわれた公式テストでは、「ややNSXが有利、僅差でスープラ、その後にGT-R。ただし、3車の差は昨年より接近」といった印象だった。「本番で急に速くなる」のは、どちらかと言うとホンダのお家芸だったが（とくに2018年）、今回はトヨタがそれをやってきたかたちだ。Q1でトヨタ勢が上位を固め、ホンダのブリヂストン装着車3台、GT-R全車が敗退と、完全に真っ二つに分かれている。

　予選結果だけ見ると「スープラの圧倒」だが、テスト時の雰囲気からそこまでアドバンテージがあったようには見えなかった。昨年同時期の岡山公式テストでは、全セクターでNSXがベストタイムを刻み、なおかつシーズンインしてからも、「スープラはハイダウンフォースコースに弱点あり」と見られていた。基本的に車両開発が凍結されている今季も勢力図は大きく変わるはずがないのに、「なぜ？」と首をひねる関係者も多かった。そこで、さまざまな意見や事象から本誌なりの分析を試みてみよう。

　まず、これはテスト時もその傾向が見られたことだが、スープラは燃料リストリクターを絞っても、そのぶんのロスが他車と比べて少ない。今回、安全性の問題から、GT500は全車燃リスダウンで走行したが、スープラはライバルよりスピードダウン量が少なく、「リスダウン時の何かしらの対策が、ほかよりできているのでないか」という声があった。直線でのアドバンテージはとくに決勝で発揮され、チェッカー後は「スープラを抜けない」というライバルドライバーの不満が噴出したという。

K.Masuda



レースウイークの使用タイヤは昨季までの7セットに対し、6セットに。昨季までは2種類＋コンサバもしくは攻めた1スペックという戦略も採れたが、今季は2種類3セットずつがセオリーに。その影響もあったか？

　また、昨年のスープラはもてぎにおいて弱点を露呈したため、今季はブレーキング時の車両姿勢の改善をはじめとした対策を施してきている。もてぎやSUGO、オートポリスにはそれが発揮される可能性が高いようだが、今回の岡山でもそれが少しは活きたのかもしれない。

　結果、Q1のセクターベストはすべてスープラがトップという結果になった。ただし、トヨタ陣営の対策だけでそれが成立したわけではなく、ライバルの失速もそれを手助けしたかたちとなったようだ。

　スタンレーNSX-GTは予選にかけては大きなセットチェンジを行なっていないものの、公式練習時とは違うフィーリングになってしまい、アタックも若干のロスがあった。ARTA NSX-GTは午前中からグリップ不足に苦しみ、前週のスーパーフォーミュラで優勝して勢いに乗る野尻智紀をもってしてもQ1突破がかなわなかった。また、同様にアステモNSX-GTもセットが決まらずタイムを出せずに終わっている。

　ニッサン勢では、モチュール オーテックGT-Rがアタック直前にマシンが跳ねてしまい、さらにギヤのトラブルが発生。そしてカルソニック インパルGT-Rは、Q1を担当した松下信治いわく「（公式練習から予選までの）路面の温度変化に応じてタイヤのパフォーマンスが変わり、それに翻弄された」という。このようにトヨタ勢の対抗馬となりうるマシンたちは、軒並み何かしらの原因があって、本来のパフォーマンスを発揮できずにいた。

　各車の状況をさらに増幅させたのがタイヤ選択である。ブリヂストンユーザーが今回の予選で履いたスペックを単純な分け方で表現するならば、全スープラ勢とスタンレーNSXがソフトを選択し、ほかのBS車はハードを選択したという。基本的には持ち込みは2スペックで、公式練習時にそのふたつを履き比べるが、トヨタ勢はどうやら持ち込んだなかでは「ハード側」（ただし、8、17、12号車に対して相対的にはソフトになる）を選択した模様。タイヤの性能は「ハード」「ソフト」だけで分けられるような単純なものではなく、コンパウンド、構造、形状なども細かく違い、さらに同じゴムでも



GTA

土曜日午前中の公式練習ではNSXがトップ3に並んだが、午後の決勝ではスープラがトップ5を独占。公式練習開始時の気温は7℃で路温は20℃。対して予選開始時は15℃と32℃。路温差12℃が、この結果を生む要因に。

予選考察

Q1はスープラ勢のあいだに、一発に優れたDL装着車が食い込むかたちになった。Q2でもスープラが上位を固めたのは、#64がハード（Q1はミディアム）を選択したこと、#16がアタック時にマシンの跳ねの影響で4輪脱輪してしまったこと、#19はタイヤ温存のためにアタックしなかったことに起因する。岡山はGT開催中もっとも短いコース全長のわりにタイム差があるのは、コンディション変化の大きさと路面の特性が関係しているようだ。

Q1

Pos.	No.	Driver	Time
1	37	平川 亮	1'17"966
2	14	山下 健太	1'18"091
3	38	石浦 宏明	1'18"177
4	36	関口 雄飛	1'18"190
5	16	大湯 都史樹	1'18"436
6	64	大津 弘樹	1'18"471
7	19	国本 雄資	1'18"514
8	39	H.コバライネン	1'18"665
9	17	B.バゲット	1'18"682
10	3	千代 勝正	1'18"699
11	1	武藤 英紀	1'18"826
12	23	松田 次生	1'18"859
13	12	松下 信治	1'18"926
14	8	野尻 智紀	1'19"046
15	24	高星 明誠	1'19"547

Q2

Pos.	No.	Driver	Time
1	37	阪口 晴南	1'17"701
2	14	大嶋 和也	1'17"808
3	36	坪井 翔	1'18"060
4	39	中山 雄一	1'18"440
5	38	立川 祐路	1'18"814
6	64	伊沢 拓也	1'19"057
7	16	笹原 右京	1'21"987
8	19	宮田 莉朋	No Time

それ自体の剛性によって高速コーナーでの旋回性能が変わってくるという。構造でも一発に有利なものと、ロングに強いものなどもあり、単純比較できない複雑なものだ。

　そのため持ち込みの選別だけでなく、アタックの瞬間に何を履くかは、コンディションを細かく予測することが必要になってくる。ところが春の岡山は路気温の変化が大きく、それを困難にさせる。テスト時は「冬」に近く路温変化は1日最大8℃だったが、本番は「春」であり予選日は12℃と広がった。わずかな温度変化でタイヤのパフォーマンスを発揮するレンジが変わるGT用タイヤは、それぞれの温度領域で勢力図が変わってしまう。

　さらに岡山のコース特性は、ほかのコースと比べて全体のタイム変化が不規則な動きを示すことが多く、「路面にラバーが載るに従って全体のタイムが頭打ちになるかと思えば、いったん落ち着いた後にまた上がりだす」現象もあり、「岡山はよく分からない」と笑うエンジニアもいるのだ。これに関しては「ラバーが載った後、剥がれるのも早いのでは」と語るタイヤメーカーもいるが、それは完全に解明できてはいない。

　このように読みづらい季節、コースを予測して持ち込んだなかで、スープラ勢が適切なスペックを選択したことがリザルトに表れたのかもしれない。ただし、タイヤ単体で見れば「ハードもソフトもそんなにタイム差はないはず」（ブリヂストン山本貴彦氏）とのことで、これに先に挙げたトヨタ陣営の対策も関係してくるのだろう。関係者のなかにはQ1落ちしたなかで「○号車は温度変化に弱い」と、号車特有の特性を挙げる者もいる。また、トヨタ勢の横のつながりの強さも武器になっているようで、それは「タイヤ選択にも表れている」という声もあった。

　そのうえで、「今回の予選はトヨタの引き出しの多さが結果に表れているのではないか」と考察を語る者もいる。その差はわずかではあるが、勝者と敗者がはっきりと分かれるスーパーGTは、今年もその戦いはシビアなものになるようだ。

K.Masuda



スープラ勢以外でQ2に進出できたのはDLユーザーの2台のみ。しかし、Q2では64号車がハード側のタイヤを選び、16号車は4輪脱輪のタイム抹消もあって後方に沈んだ。決勝ではともに入賞を逃しており、ロングランの課題は、まだ克服できていないようだ。



トップ走行のキーパーがピットで後退。あのとき何が起きていたのか

ポールスタートからトップを死守し続けていたキーパーGRスープラの阪口晴南が33周目に入った直後、GT300の１台が１コーナーでクラッシュしてグラベルにストップ。これでセーフティカーが入るとピットはクローズになる。すでにレースの３分の１を過ぎ、ドライバー交代が可能な状態にあったことから、GT500クラスでは上位を走行していたブリヂストンタイヤのGRスープラ勢５台を含む計10台がピットへと向かう。GT300も多くがピットインし、ピットロードは大混雑になった。キーパーGRスープラは事前のミーティングで、トップを走行している場合は通常どおりピットロードに対して平行にまっすぐクルマを止めると決めていたが、急きょスクランブル用のダイブ方式（斜め止め）に変更。阪口が驚いたのはもちろん、待ち構えるメカニックも立ち位置を変更することとなり、初動で遅れてしまった。さらに、作業を終えてクルマを手押しでバックさせて走り出す際、ギヤのスタックによりタイムロス。阪口がクルマを降りるとき、パドルシフトに触れてしまった可能性があるという。その横をエネオス、au、デンソーの３台のGRスープラが走り去り、４番手にポジションを落としてしまった。

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）／廣本 泉（Izumi Hiromoto）／auto sport
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／石原 康（Yasushi Ishihara）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／GTA

岡山に戻ってきた、熱き声援とバトル



T.Moriyama

いまだ制約はあれど グリッドは華やかに

中国地方のファンの前に、GTマシンが２年ぶりに帰ってきた。入場、立ち入り制限など、いまだ制約はあるが、グリッドにはレースクイーンも立ち、本来の華やかな風景に。このなかには、おじさんの憧れでもある、あの国民的美少女の姿も。



M.Kamio

ルーキーのウェアを着て 岡山に現れた可夢偉の真意

本来走る予定がないはずの可夢偉が姿を見せた。しかもルーキーレーシングのウェアを着ていた。じつは大嶋は、前日ほかの仕事で首を負傷。ドクターストップはかからなかったものの、もしものために可夢偉が急きょ招聘されたと思われる。

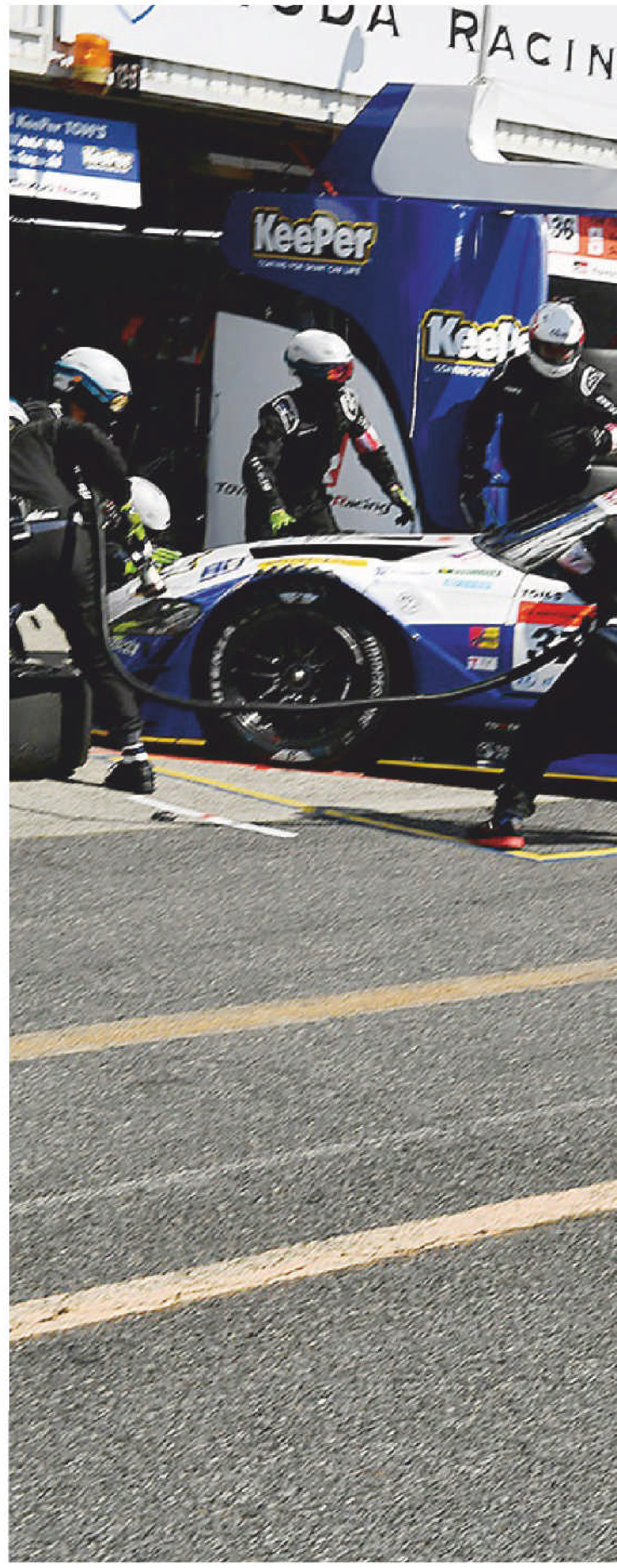


GTA

ジュリアーノのデビュー戦に 母“ゴクミ”も来場

ジャン・アレジの息子、ジュリアーノがスーパーGTにデビュー。トム・ウォーキンショーの息子、ショーンとともに35号車をドライブした。舞台となった岡山には母、後藤久美子の姿も。マスク越しながら“ゴクミ”のオーラは満載だ！

GTA



M.Hirata



K.Masuda



言い訳できない同一車両 最大のライバルは陣営内にあり

同一車種は車両性能が同じであるため、グリッドも決勝ペースも近い。そのためどうしても近い位置を走ることになる。今回トップ争いがそうであったように、中団以降も同門対決が多く見られた。同一メーカーの相手は最大のライバルであり、ある意味他メーカーとのバトルよりも熱くなる。

「負けられない」戦いの果て――



困難極まる 集団でのポジション獲り

モチュールGT-Rは序盤のスタートダッシュで５台抜きを演じたものの、混乱のピットでタイムロス。しかもコースインしたポジションが集団のなかとなってしまった。その後追い上げの最中、モチュールGT-Rの左リヤとARTA NSXの右フロントが接触し、モチュールはそのはずみでmutaロータスMCに追突。足回りを損傷してリタイアとなってしまった。今回ミシュランは、課題であった決勝中のピックアップ対策を施したスペックを投入。その効果が決勝中のペースに反映されていただけに残念な結果に。



Y.Ishihara



Y.Ishihara



Y.Ishihara



Y.Ishihara

早めのピットインで5番手に浮上 しかし、不完全燃焼な終焉に

今季に向けヨコハマからブリヂストンにタイヤを変更したmutaロータスMC。予選で８番手につけ、決勝での動向が注目を集めていたのだが、スタートを担当した加藤寛規によれば「予想以上に路面温度が上がっていたし、前もふさがっていた」とのことから25周目にピットイン。その甲斐あって阪口良平による第２スティントでは５番手まで追い上げていたが、モチュールGT-Rに追突されて46周目にリタイア。不完全燃焼な１戦となってしまった。



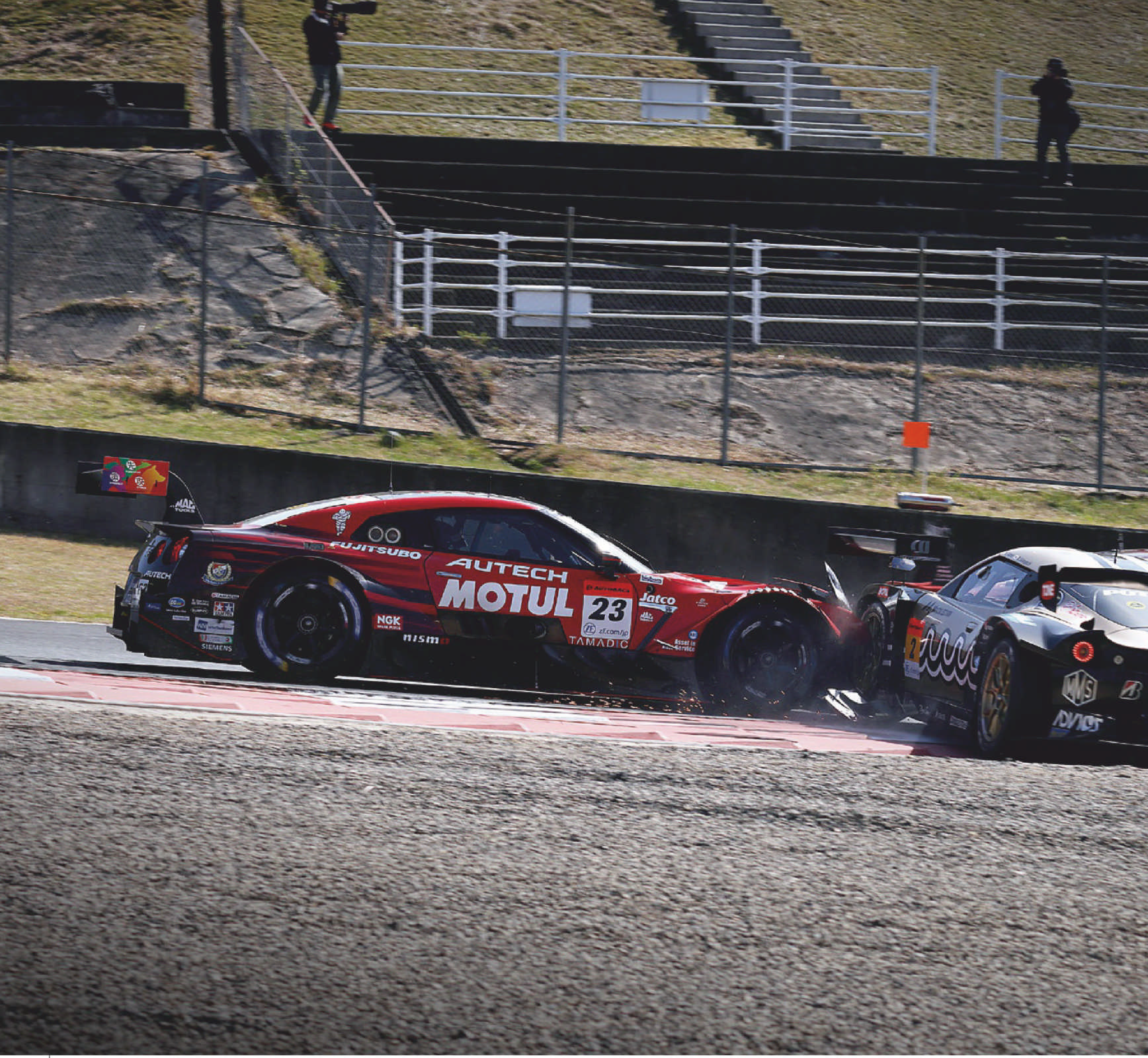
N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

回避のためのスピン 巻き返して10位入賞

モチュールGT-RとmutaロータスMCのマルチクラッシュを避けるために、カルソニックGT-Rはコース外に。幸いマシンへのダメージは少なく、その後も巻き返しを図り、貴重な１ポイントを獲得した。決勝中のペースは悪くはなかったものの、「予選のパフォーマンスはもっと上げていかないといけない」とレース後の大駅エンジニア。



Y.Ishihara

2台ともに接触を喫し
上位争いから脱落
aprプリウスに
不運が襲う

GT300クラスに２台のGRスポーツ・プリウスPHVを投入するaprだが、５周目に30号車が他車と接触してリタイア。さらに63周目には31号車も他車との接触により19位と低迷。不運な開幕戦となってしまった。



Y.Yoshimi



M.Kamio

“スープラ無双”は本当か?

勢力争いが大きく変化!?
話題のJAF-GTがタイトル候補の最右翼!

デビューイヤーにも関わらず、2勝をマークするなど2020年のGT300クラスで抜群のスピードを披露したGRスープラGT その話題のJAF-GT車両が3台に増えたほかそれぞれに異なるタイヤを装着したことから2021年はチャンピオン候補の筆頭とされているが果たしてGRスープラGTがシリーズを支配するのか? 開幕戦の戦況を見ながら、今シーズンのGT300クラスを占う!

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小林克好（Katsuyoshi Kobayashi）

まだ肌寒さの残る3月上旬に岡山国際サーキットで行なわれたスーパーGTの公式テスト。そのパドックでGT300クラスを戦うドライバーやエンジニアに今年の最大のライバルを聞いてみると、多くの関係者が次のように口をそろえた。

「今年はGRスープラが速いと思う」

たしかに2020年に埼玉トヨペットGBが投入した52号車、GRスープラGTはブリヂストンタイヤを武器にデビューイヤーで2勝を獲得。抜群のパフォーマンスを披露しただけに、参戦2年目となる21年はさらに進化することは想像に難くない。

このデビューイヤーの躍進が影響したのだろう。それまでレクサスRC F GT3を投入してきたLMコルサとマックスレーシングが同モデルにスイッチ。LMコルサの60号車、シンティアムLMコルサGRスープラGTにはダンロップ、マックスレーシングの244号車、たかのこの湯GRスープラGTにはヨコハマと異なるタイヤメーカーが装着されたこともライバルチームから見れば脅威になっており、多くの関係者が「コンディションに合わせて、どこかのGRスープラが必ず上位に上がってくる」と警戒感をあらわにしていた。

加えてレギュレーションの変更でJAF-GT車両の燃料タンク容量が100ℓから120ℓに増加したこともGRスープラにとってはポジティブな要素で、52号車埼玉トヨペットの近藤収功チーフエンジニアは、「ピットウ



N.Mitsuhashi

インドウが広がったほか、給油の時間も短くできるので、戦略の自由度が増えました」と語っている。

まさにＧＲスープラは21年のＧＴ３００クラスにおいて、チャンピオン候補の筆頭と言うべき存在であり、それを証明するように３月上旬に岡山で行なわれた１回目の公式テスト、３月下旬に富士で行なわれた２回目の公式テストともにＧＲスープラＧＴは好タイムを連発。さらに４月10～11日に岡山で開催された開幕戦でも予選Ｑ１で２４４号車のたかのこの湯がＡ組１番手、60号車のシンティアムＬＭコルサがＢ組１番手を獲得したのに加え、Ｑ２では52号車の埼玉トヨペットＧＢが２番手を獲得。噂に違わぬスプリント能力を披露していた。

このＧＲスープラについて、60号車シンティアムＬＭコルサの小藤純一エンジニアは「空力パッケージが優れているので素材としてとてもいい。それに規定で変更ができないＧＴ３と違って、ＪＡＦ-ＧＴは自分たちでアップデートしていける。まとめるのに時間がかかると思うけれど必ず速くなる」と手応えを語れば、自社チームの25号車ホッピーポルシェの監督とエンジニアを務めながら、マックスレーシングで２４４号車たかのこの湯のエンジニアを兼務する土屋武士氏も「ＧＲスープラは速いと思います。マザーシャシーよりは重いけれど、最新のＧＴ３よりもダウンフォースがあるし、エンジンパワーもあるので、ウイークポイントをバランス良く補っている。岡山のテストが間に合わなかったので富士のテストを２日間だけ走った状態ですが、すでに熟成された25号車のポルシェでも、もてぎ以外ではＧＲスープラに太刀打ちできない」と感嘆する。

加えて開幕戦の岡山でＱ１のＡ組トップタイムを叩き出した２４４号車たかのこの湯の堤優威も「これまでレクサスＲＣ Ｆ ＧＴ３やトヨタ86ＭＣに乗ってきましたが、圧倒的にＧＲスープラはダウンフォースが高くてグリップしている。岡山もぶっつけ本番でしたが、予選でいきなりタイムを出せた。ＧＲスープラにはアドバンテージがあると思います」と明言。

まさに関係者の話を聞くたびに、21年のＧＴ３００クラスはＧＲスープラが主役になりそうな印象が深まっていくが、果たして〝スープラ無双〟は本当なのだろうか？

筆者が開幕戦を取材した限り、その答えは「ＹＥＳ」でもあるし、「ＮＯ」とも思えた。「ＹＥＳ」の根拠となるのは前述したように、ＧＲスープラを投入したチーム関係者のコメントであり、各マシンが公式テストおよび開幕戦で叩き出したタイムがその裏付けだ。

一方、「ＮＯ」といえる根拠が、打倒ＧＲスープラを果たすべく、ライバル車両も着実に進化を続けていることだろう。事実、開幕戦の岡山で予選Ｑ２を制したのは、11号車のゲイナータナックスＧＴ-Ｒであり、決勝を制したのは56号車のリアライズ日産自動車大学校ＧＴ-Ｒだった。

開幕戦の岡山では燃料流量リストリクターが絞られたＧＴ５００に合わせて、ＧＴ３００の性能を抑制すべく、



#52 埼玉トヨペットGB GR Supra GT



T.Ogasawara

#60 SYNTIUM LM corsa GR Supra GT



T.Ogasawara

#244 たかのこの湯 GR Supra GT



M.Hirata

各マシンともに通常のBoPに加えて、特別BoPとしてマシンに合わせた規定ウエイトを搭載。合計で１２８６kgに車両重量が設定されたGRスープラに対して、GT・Rは１３７２kgに設定されたほか、最大過給圧も引き下げられたことから、「車重が重くてブレーキも厳しいし、ブーストもかからないから加速もしない。予選で４番手になれるとは思っていなかったし、決勝もどうなるか分からない」と藤波清斗は語っていたが、それでも56号車のリアライズは逆転で開幕戦を制覇した。

さらに４位と惜敗したとはいえ、11号車のゲイナーについても平中克幸は「予選はタイヤが合っていたのでタイムを出せたし、決勝のタイヤも良くて勝てるペースだった」と手応えを語る。

これと同様にメルセデスＡＭＧ ＧＴ３も最低重量はＧＴ３００クラスでもっとも重い１３７４kgに設定されていたが「僕たちは何年もやっているので、決勝をどう戦えばいいのか分かっている」と蒲生尚弥が自信を見せ、65号車のレオンピラミッドＡＭＧは、52号車の埼玉トヨペットＧＲスープラを抑えて開幕戦で２位入賞を果たした。

まさに常勝チームのプライド、そして技術力の高さを感じとれる開幕戦だったが、この３台のＧＴ３は車両重量が重くなっていたとはいえ、その強さは健在であり、状況に応じていち早く最適なセッティングを導き出す力とタイヤの進化をあらためて証明した。

一方、開幕戦の岡山ではコンディションに合わせきれずに15位に終わったが「20年仕様の正常進化版ですが、新


#65 LEON PYRAMID AMG

T.Moriyama


#11 GAINER TANAX GT-R

K.Kobayashi


#2 muta Racing Lotus MC

M.Hirata

2021年もGT-Rの強さは健在だ。56号車が開幕戦を制しただけでなく、11号車が予選でトップタイムをマーク。一方、65号車が２位入賞を果たすなどメルセデスAMG GT3も安定して強い。そのほか、GT500との接触でリタイアに終わったが、21年からタイヤをBSにスイッチした２号車のロータス・エボーラMCも注目の一台で、加藤寛規も「決勝のペースは悪くなかった。鈴鹿とオートポリスでは上に行きたい」と語る。さらに61号車のスバルBRZも開幕戦は15位に終わったが、井口卓人によれば「ベース車に合わせてエアロを見直した部分がいい方向に出ています」と表情は明るく戦闘力の向上がうかがえる。ホンダNSX GT3も熟成されているだけに、55号車も上位争いに絡んでくるはずだ。

GT300クラスは3台のGRスープラが上位争いを左右することになるだろう。なかでも、52号車は１年間の経験を持つだけに開幕戦の岡山では予選、決勝ともに安定した走りで３位に入賞。33kgのウエイトを搭載する第２戦・富士での走りが注目される。一方、ピットのタイミングを逃したことで開幕戦を8位で終えた60号車だが、河野駿佑は「決勝のペースは悪くなかった」と語る。開幕戦を５位で終えた244号車の三宅淳詞も「上位４台に引き離されましたが方向性は見えてきた」という。今後の躍進が注目されている。


#55 ARTA NSX GT3

M.Hirata


#61 SUBARU BRZ R&D SPORT

S.Yoshida

ライバル車両も熟成&進化! GRスープラ包囲網が完成!

型となったベース車両に合わせてフロントノーズとテールデザインが変わったので空力性能が良くなりました」と小澤正弘総監督が自負する61号車のスバルBRZ R&Dスポーツもニューモデルとして進化を果たしているだけに、最新JAF・GT車両がトップ争いを左右することだろう。

さらに抜群のスピードを誇るマザーシャシー、2号車のロータス・エボーラMC（mutaレーシングロータスMC）や19年に猛威をふるった55号車のARTAのようにホンダNSX GT3も熟成が進んでいるだけに、コース特性やコンディション次第では上位争いに絡んでくるに違いない。

これに加えて20年よりGT300クラスでは第2戦から第6戦にかけて、1ポイント×3kgのサクセスウエイトシステムを採用していることから連勝の難しい状況となっているが、52号車埼玉トヨペットの近藤チーフエンジニアによれば「ウエイトに関する感度が高いので影響を受けやすい」と昨年の経験から本音を吐露する。少なくとも開幕戦で3位につけた52号車埼玉トヨペットは第2戦でより苦戦を強いられることになるだろう。

つまり、下馬評の高いGRスープラといえども、ライバル車両が熟成を極め、さらに一律加算式のサクセスウエイトシステムが採用されているだけに、3台のGRスープラだけが独走するとは考え難い。開幕戦を見ても分かるように上位を争うチームの実力は僅差で、21年も熾烈なタイトル争いが続くことになりそうだ。

スタートを決め、レースをリードするキーパー。スタートドライバーを務めた阪口はエネオスに追われながらもピットストップまでトップを守りきり、代役としての仕事をきっちりこなした。



Y.Yoshimi

ポールから発進のキーパーはピットストップに泣く

auとの激闘を制したエネオスが開幕V

予選日から快晴に恵まれた岡山国際サーキットは、午前と午後で対照的な展開を見せ、公式練習でトップ３を独占したホンダ陣営が午後に入ってまさかの失速。代わってＧＲスープラ勢が予選で躍進し、キーパートムスＧＲスープラ以下、５番グリッドまでを占める結果となった。

決勝日は朝から降り注ぐ強い日差しを受け、気温19度、路面温度は33度まで上昇するコンディションのもと、15台のマシンがフォーメーションラップへと向かう。

ポールポジションのキーパーは、背後にエネオスＸプライムＧＲスープラ、ａｕトムスＧＲスープラ、さらにデンソー コベルコ サードＧＲスープラに、ＺＥＮＴセルモＧＲスープラを従えながら、〝ＧＲスープラ・フォーメーション〟を形成して１コーナーへと入っていく。

オープニングラップでは、12番グリッドからスタートしたモチュール オーテックＧＴ－Ｒがミシュランタイヤの素早いグリップ発動を活かし、一気にポジションアップ。７番手まで順位を上げている。

一方、トップのキーパーは１分21秒台前半のタイムを並べて後続を引き離しにかかるが、エネオスがテール・トゥ・ノーズで揺さぶりをかけていく。

８周目、ＧＴ３００クラス車両がアクシデントによりヘアピン内側でストップした影響でこの日最初のセーフティカー（ＳＣ）が導入された。

トップ５は依然としてＧＲスープラ勢が固め、その背後にモチュール、アステモＮＳＸ－ＧＴが続く構図で13周目にリスタートが切られると、上位３台が再びスパートする。

その後、先頭集団は膠着状態が続き、首位２台が１秒圏内での追走劇を続けていくが33周目。１コーナーにおいてＧＴ３００車両のクラッシュが発生したことで、上位10台までが一気にピットロードへとなだれ込んだ。そこでなんと、首位で飛び込んできたキーパーが斜め止めし、ファストレーンに押し戻すタイミングで立ち往生。後からピットインしたエネオス、ａｕ、さらにデンソーにも先を行かれ、キーパーは４番手にまで順位を落としてしまう。

さらに後方車両も斜め止めを強いられ、ＧＴ３００クラスも入り乱れて大混乱の様相を呈する。

このタイミングで２度目のＳＣが宣言。ピットレーンはクローズ状態に。しかし、暫定首位に出たリアライズコーポレーション アドバンＧＴ－Ｒ以外はピットストップを済ませているため、実質２番手のエネオスがトップに。

Y.Yoshimi


第１スティントでは12番手スタートから６番手にまで巻き返していたモチュール。しかし50周目、混戦のなかでARTA、GT300車両と接触。この接触で受けたダメージは大きく、リタイアを喫した。

QUALIFY REPORT

代役、阪口晴南が完璧なアタックを決め キーパーが開幕戦のポールポジションを奪取！

ARTAを筆頭にホンダ勢がトップ3を独占した公式練習から一転、GT500の予選はGRスープラが速さを見せる結果となった。まず予選Q1では、キーパーを先頭にエネオス、ZENT、auと上位4台をGRスープラを占め、ARTA、さらに公式練習で3位だったスタンレーがQ1落ちを喫してしまう。さらに同じく公式練習では6番手だったモチュールをはじめとするGT-R勢も全車Q1脱落となった。

Q2でもGRスープラ勢の速さは衰えず、ポール争いを展開。なかでも渡航制限で入国のかなわなかったサッシャ・フェネストラズに代わり、キーパーのステアリングを握った阪口晴南が、1分17秒701をマークしポールポジションを獲得。エネオスのアタックを担当した大嶋和也も好アタックを見せたが、0.107秒およばず2番手に。さらにそのエネオスにau、デンソー、ZENTと続き、GRスープラがトップ5を独占する結果で予選は幕を閉じた。

T.Moriyama



予選後「昨年に続いて助っ人にオイシイところを持っていかれて寂しい気分もある（笑）」と語った平川。それに対し、Q2担当でポールを決めた阪口は「直前まで平川選手がアドバイスをしてくれたおかげ」と先輩を讃えた。

N.Mitsuhashi



M.Hirata

1 2



3

T.Moriyama



4



N.Mitsuhashi

1 33周目、混乱のピットストップで斜め止めを強いられたエネオス。チームのメカニックには経験の少ない新人も多いが、見事なピットワークを見せ、マシンをトップで送り出した。2 今季からカラーリングが一新されたアステモとスタンレーの2台。9番手スタートだったアステモは予選後のアジャストが功を奏したこともあり、徐々に順位を上げ、5位でフィニッシュ。GRスープラ勢の一角を崩した。3 GT-R勢は決勝でも大苦戦。クラフトスポーツが9位、カルソニックが10位に入り、なんとかポイントを獲得した。4 表彰台を独占したGRスープラ勢。ピットストップで順位を落とし、3位に甘んじたキーパーは、後半スティントでは燃料が満タンに入っておらず、ずっと燃費走行を強いられてしまっていた。

40周目のリスタート以降もステイアウトしたリアライズに、GRスープラ軍団が1周あたり3秒速いタイムで次々と襲いかかり、42周目突入時点では4台ともにリアライズをパス。陣営内での真剣勝負の舞台が整った。

4番手に落ちたキーパーは前の3台を追おうとするも、トラフィックも絡んで前方2台が逃げを打ち、デンソーとの表彰台争いを強いられる。

だがその争いも56周目に決着。ヘアピンでインに飛び込んだキーパーがデンソーを仕留め、3番手へ。ここから約15秒先に逃げているエネオス、auを追う。そのエネオスとauはテール・トゥ・ノーズでバトルを続け、30周以上にわたって一歩も引かないドッグファイトを繰り広げていく。

ペースに勝る背後のauは再三にわたってに仕掛けるが、エネオスはサイド・バイ・サイドで並ばれながらもこれを退け、ときには軽いコンタクトも伴いながら気迫の応戦でしのいでいく。

そして迎えた75周目。アトウッドカーブから車速を乗せエネオスに並び掛けたauは、ヘアピンに向けアウト側からエネオスとのブレーキング競争に持ち込む。しかし止まりきれず、アウト側のグラベルへとコースオフ。

なんとかグラベルエリアから復帰して再びエネオスを追ったauだったが、これで勝負あり。エネオスが2021年オープニングラウンドを制した。

2位には8秒まで開いたギャップを1・187秒まで詰めたauが続き、3位にキーパーが入ってGRスープラがポディウムを独占した。

4台による混戦を抜け出したのが、昨年のチャンピオン、56号車のリアライズだった。スタートで藤波が3番手に浮上すると、オリベイラも後続の猛追を阻止するなど完璧なリレーだった。



T.Ogasawara

2台のGT-RとGRスープラ、AMGがトップ争いを展開！

ピットで逆転した56号車リアライズが開幕V

周回数にして77周、時間にして約2時間7分にわたる激闘の末、上位4台は西日を浴びながらなだれ込むように集団でチェッカーを受けた。トップから4位までのギャップはわずか1秒021で、2021年のGT300クラスが、例年以上に混戦であることを印象づけるようなフィニッシュだった。

レース序盤、主導権を握ったのはポールポジションを獲得した11号車ゲイナー　タナックスGT・Rだった。予選2位の52号車埼玉トヨペットGBGRスープラGTが背後で追走。これに続いて好スタートで3番手に浮上した56号車のリアライズ日産自動車大学校GT・R、4番手に後退した65号車のレオン　ピラミッドAMGも僅差で追走していた。5周目に他車との接触でマシンを止めた30号車、トヨタGRスポーツ・プリウスPHV apr GTを回収するためにSCランが開始されるものの、リスタート後も上位4台は後続を引き離しながら、トップグループを形成した。

18周目を過ぎるとこの構図が変化し、11号車ゲイナーGT・Rと52号車埼玉トヨペットGRスープラがトップ争いを展開。やや遅れて56号車リアライズGT・Rと65号車レオンAMGが3番手を争う。

25周目を過ぎるとルーティンのピット作業を行なうチームが出始めたことで、トップ4のピット戦略が注目を集めるなか、30周目、360号車ランナップ　リボーGT・Rがコース上でストップしたことが引き金となり、GT500クラスを含めて多くのチームがピットイン。当然、ピット前が渋滞するなか、このタイミングに合わせてピットインを行なったのが、2番手につけていた52号車の埼玉トヨペットGRスープラだった。

翌31周目にはレースリーダーの11号車ゲイナーGT・Rと2番手に浮上した56号車リアライズGT・R、同じく3番手に浮上していた65号車のレオンAMGがピットインしたが、このわずかなピットタイミングの差が勝敗を分けることになった。

32周目、360号車のランナップGT・Rを回収するために、2度目のSCが導入されるなか、実質トップに浮上したのが、56号車リアライズGT・Rで、レオンAMGが実質2番手に浮上していた。対して52号車の埼玉トヨペットGRスープラは実質3番手に後退したほか、30周にわたってレースを支配した11号車ゲイナーGT・Rも4番手に後退。37周目に再スタートが切られると、実施的な上位4台は再び激

T.Ogasawara



上位4台はほぼ同じペースで走行。勝敗を分けたのはピットストップで、56号車リアライズはタイミング＆作業ともに完璧だった。まさにチャンピオンチームのオペレーションと言える。

Text：廣本 泉（Izumi Hiromoto）　Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／上尾雅英（Masahide Kamio）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

QUALIFY REPORT

GRスープラがQ1の各グループでトップタイム！ Q2で逆転！ 11号車ゲイナーが予選1位を獲得

GT300クラスの予選Q1はＡ組とＢ組の各グループに分かれて行なわれた。Ａ組でトップタイムをマークしたのは244号車たかのこの湯GRスープラGTで、Ｂ組では60号車のシンティアムLMコルサGRスープラGTがトップタイムを叩き出すなど、GRスープラ勢が躍進した。しかし、各グループの上位８台で争われたQ2では、「やったことのないことを試したらちょっと失敗した」とQ1を担当した安田裕信が語るようにＢ組で５番手と出遅れていた11号車ゲイナー タナックスGT-Rが大きく巻き返えし。「ポールを取れるようなパフォーマンスを発揮できるとは思っていなかった。やってきた努力が実ったのでうれしい」とQ2を担当した平中克幸が会心のアタックでポールポジションを獲得した。２位は「納得のいくアタックができました」と吉田広樹がQ2を担当した52号車埼玉トヨペットGB GRスープラGTがフロントロウにつけた。

S.Yoshida



予選４位の56号車リアライズが開幕Ｖを達成。同じくピットストップでポジションを上げた65号車のレオンが２位につけた。一方、ピットストップでタイムロスをした52号車埼玉トヨペットがポジションを下げながらも表彰台を獲得した。

M.Kamio



M.Kamio





T.Moriyama



T.Ogasawara

上：レース前半を支配したのが、ポールシッターの11号車ゲイナーだった。しかし、ピットストップの際にタイムロス。４位と惜敗した。右上：素晴らしい追走劇を見せたのが25号車のホッピーポルシェだった。予選では21番手と出遅れていたが、決勝では７位にジャンプアップしている。右中央：JAF-GTのニューマシンとして注目を集めた61号車スバルBRZ R&Dスポーツだったが、「コンディションに合わせきれなかった」と井口卓人が語るように予選はQ1で敗退し19位に低迷。決勝でもペースアップを果たせずに15位に終わった。右下：２年間のブランクを経てスーパーGTに復帰。６号車チーム ルマン アウディR8LMSのステアリングを握った本山哲だったが、「GT300クラスの難しさを痛感した」とのことで復帰戦は22位に留まった。

しいバトルを展開した。

43周目にほぼすべてのチームがルーティンのピット作業を終えてからも上位４台はＧＴ５００車両を先行させながら僅差のバトルを繰り広げた。その攻防は前述のとおり、チェッカーフラッグの瞬間まで続いたが、「予選から感触が良かったし、レースペースも悪くなかった。それにピット作業が完璧で、実質トップで戻ることができた」と藤波清斗。そして「ピットのタイミングが完璧だった。65号車が迫っていたのでミスのできない状態だったけれど、優勝を飾れてうれしい」と語るジョアオ・パオロ・デ・オリベイラの56号車リアライズＧＴ－Ｒが２０２１年の開幕戦を制した。

「上位４台のペースはほぼ変わらない状態なので抜けませんでしたが、ピットのタイミングが完璧でした」と第２スティントを担当した蒲生尚弥と菅波冬悟のレオンＡＭＧが２位に。

一方、「ピットのタイミングは完璧だったけど前のクルマが斜めに入っていたので、クルマを下げる際のロスで前に行かれた」と第２スティント担当の吉田広樹が語る52号車の埼玉トヨペットＧＲスープラがピットでのタイムロスにより３位に後退。

さらに「ピットが混んでいたので斜めに停めざるをえなかったし、タイヤ交換にも失敗した。56号車の前でコースに戻っていれば勝てるペースだっただけに悔しい」と唇を噛むのは後半マシンを引き継いだ平中克幸だが、その言葉どおり、11号車ゲイナーＧＴ－Ｒは４位に留まった。

GT500 決勝リザルト

●4月11日(日) ●3.703km×82周=303.646km ●決勝出走15台 ●完走14台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	82	2:06'55"425	1'21"080	
2	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	82	1"187	1'21"219	
3	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／阪口 晴南	TOYOTA GR Supra GT500	BS	82	13"621	1'21"034	
4	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	TOYOTA GR Supra GT500	BS	82	30"142	1'21"104	
5	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	82	30"562	1'22"061	
6	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明	TOYOTA GR Supra GT500	BS	82	31"677	1'21"570	
7	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	82	32"171	1'22"183	
8	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／武藤 英紀	Honda NSX-GT	BS	82	32"929	1'22"140	
9	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	82	33"438	1'22"007	
10	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	82	46"798	1'22"037	
11	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹	Honda NSX-GT	DL	82	52"960	1'22"056	
12	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	82	58"091	1'22"362	
13	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹	Honda NSX-GT	DL	81	1 Lap	1'22"406	
14	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	81	1 Lap	1'22"721	
	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	49	33 Laps	1'22"167	

●ファステストラップ：1'21"034 No.37 KeePer TOM'S GR Supra／阪口晴南 ●セーフティカー：1)13:45(8Laps) - 13:57(12Laps) 2)14:28(34Laps) - 14:42(39Laps)
●黒白旗提示 No.8 野尻智紀(SpR.13-1「危険なドライブ行為」) ●No.23 松田次生 ドライブスルー［執行を保留する］(SpR.13-1「危険なドライブ行為」)
タイヤ=BS:ブリヂストン／DL:ダンロップ／MI:ミシュラン／YH:ヨコハマ SW=サクセスウェイト

GT300 決勝リザルト

●4月11日(日) ●3.703km×77周=285.131km ●決勝出走29台 ●完走26台 ●天候:晴れ コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	77	2:07'21"752	1'28"458	
2	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	77	0"454	1'28"517	
3	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹／川合 孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	77	0"660	1'28"187	
4	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	77	1"021	1'28"099	
5	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	77	16"908	1'28"395	
6	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／平良 響	LEXUS RC F GT3	DL	77	35"977	1'28"894	
7	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	77	46"169	1'28"755	
8	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	77	53"810	1'27"931	
9	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	76	1 Lap	1'28"428	
10	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	76	1 Lap	1'28"499	
11	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	76	1 Lap	1'28"803	
12	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／富田 竜一郎	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	76	1 Lap	1'28"069	
13	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	76	1 Lap	1'29"004	
14	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	Mercedes AMG GT3	YH	76	1 Lap	1'28"973	
15	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	76	1 Lap	1'28"776	
16	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	76	1 Lap	1'29"112	
17	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	76	1 Lap	1'29"409	
18	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH	76	1 Lap	1'29"437	
19	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	75	2 Laps	1'28"855	
20	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	75	2 Laps	1'30"206	
21	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	75	2 Laps	1'28"913	
22	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	75	2 Laps	1'29"409	
23	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史／ケイ・コッツォリーノ	Ferrari 488 GT3	YH	75	2 Laps	1'28"721	
24	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ	LEXUS RC F GT3	YH	75	2 Laps	1'29"356	
25	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	70	7 Laps	1'29"166	
26	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	69	8 Laps	1'28"473	
	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平	LOTUS EVORA MC	BS	47	30 Laps	1'28"488	
	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行／内田 優大	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	28	49 Laps	1'28"930	
	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	5	72 Laps	1'29"972	

●ファステストラップ：1'27"931 No.60 SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT／河野駿佑
●黒白旗提示 No.18 名取鉄平(SpR.13-1「危険なドライブ行為」) ●No.48 田中優暉 ドライブスルー(SpR.32-16「スタート違反」) ●No.9 K.コッツォリーノ ドライブスルー(付則-3 SC運用規則 16.「SC活動中のピットレーン進入」)
●No.87 坂口夏月 ドライブスルー(付則-3 SC運用規則 16.「SC中のコースアウト」)
●No.360 内田優大 ペナルティストップ100秒［リタイアにより執行を留保する］(SpR.27-3「エンジン始動中のジャッキアップ」及び 付則-3 SC運用規則 16.「SC活動中のピットレーン進入」)
●No.55 佐藤蓮 ドライブスルー［決勝結果に40秒加算］(SpR.13-1「危険なドライブ行為」) ●No.35 S.ウォーキンショー ドライブスルー［決勝結果に40秒加算］(SpR.13-1「危険なドライブ行為」)
タイヤ=BS:ブリヂストン／DL:ダンロップ／YH:ヨコハマ SW=サクセスウェイト

GT300 ポイントランキング (トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20								20	-	60
2	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15								15	-5	45
3	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	11								11	-9	33
4	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	9								9	-11	27
5	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	6								6	-14	18
6	96	新田 守男／平良 響	K-tunes RC F GT3	5								5	-15	15
7	25	松井 孝允／佐藤 公哉	HOPPY Porsche	4								4	-16	12
8	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	3								3	-17	9
9	88	小暮 卓史／元嶋 佑弥	JLOC ランボルギーニ GT3	2								2	-18	6
10	10	星野 一樹／石川 京侍	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	1								1	-19	3

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW=サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

GT500 予選リザルト

●4月10日(土) ●予選出走15台 ●天候：晴れ ●コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮①／阪口 晴南❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'17"966	1'17"701	
2	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也❷／山下 健太①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'18"091	1'17"808	
3	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛①／坪井 翔❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'18"190	1'18"060	
4	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン①／中山 雄一❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'18"665	1'18"440	
5	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路❷／石浦 宏明①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'18"177	1'18"814	
6	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也❷／大津 弘樹①	Honda NSX-GT	DL	1'18"471	1'19"057	
7	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京❷／大湯 都史樹①	Honda NSX-GT	DL	1'18"436	1'21"987	
8	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資①／宮田 莉朋❷	TOYOTA GR Supra GT500	YH	1'18"514	———	
9	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット①	Honda NSX-GT	BS	1'18"682		
10	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正①	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'18"699		
11	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／武藤 英紀①	Honda NSX-GT	BS	1'18"826		
12	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生①／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'18"859		
13	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治①	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	1'18"926		
14	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀①／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	1'19"046		
15	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠①／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	1'19"547		

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。
Q2 ●No.16 笹原右京 当該ラップタイム(1'18"935)削除(SpR.18-1「走路外走行」)

GT300 予選リザルト

●4月10日(土) ●予選出走29台 ●天候：晴れ ●コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸❷／安田 裕信①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'26"245	1'25"275	
2	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹❷／川合 孝汰①	TOYOTA GR Supra	BS	1'25"987	1'25"362	
3	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥①／菅波 冬悟❷	Mercedes AMG GT3	BS	1'26"021	1'25"376	
4	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗①／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ❷	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'26"093	1'25"643	
5	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞❷／堤 優威①	TOYOTA GR Supra	YH	1'25"866	1'25"727	
6	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹①／河野 駿佑❷	TOYOTA GR Supra	DL	1'25"955	1'25"896	
7	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男①／平良 響❷	LEXUS RC F GT3	DL	1'26"504	1'26"108	
8	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規①／阪口 良平❷	LOTUS EVORA MC	BS	1'25"887	1'26"246	
9	55	ARTA NSX GT3	高木 真一①／佐藤 蓮❷	Honda NSX GT3	BS	1'26"046	1'26"292	
10	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀①／中山 友貴❷	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	1'26"360	1'26"292	
11	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹❷／石川 京侍①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'26"399	1'26"385	
12	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史❷／元嶋 佑弥①	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'26"237	1'26"395	
13	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗①／篠原 拓朗❷	Audi R8 LMS	YH	1'26"557	1'26"432	
14	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也①／平木 玲次❷	TOYOTA 86 MC	YH	1'26"239	1'26"661	
15	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明❷／織戸 学①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	1'26"442	1'27"442	
16	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉❷／富田 竜一郎①	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'26"462	1'27"840	
17	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史／ケイ・コッツォリーノ①	Ferrari 488 GT3	YH	1'26"663		
18	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行①／内田 優大	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'26"684		
19	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人①／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	1'26"696		
20	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍①／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	1'26"813		
21	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉①	PORSCHE 911 GT3 R	YH	1'26"771		
22	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志①／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	1'26"973		
23	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治①／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	1'26"936		
24	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章①	Audi R8 LMS	YH	1'27"347		
25	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月①	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'27"279		
26	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝①	Mercedes AMG GT3	YH	1'27"778		
27	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也①	Mercedes AMG GT3	YH	1'27"366		
28	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久①／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	1'28"590		
29	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ①	LEXUS RC F GT3	YH	1'27"521		

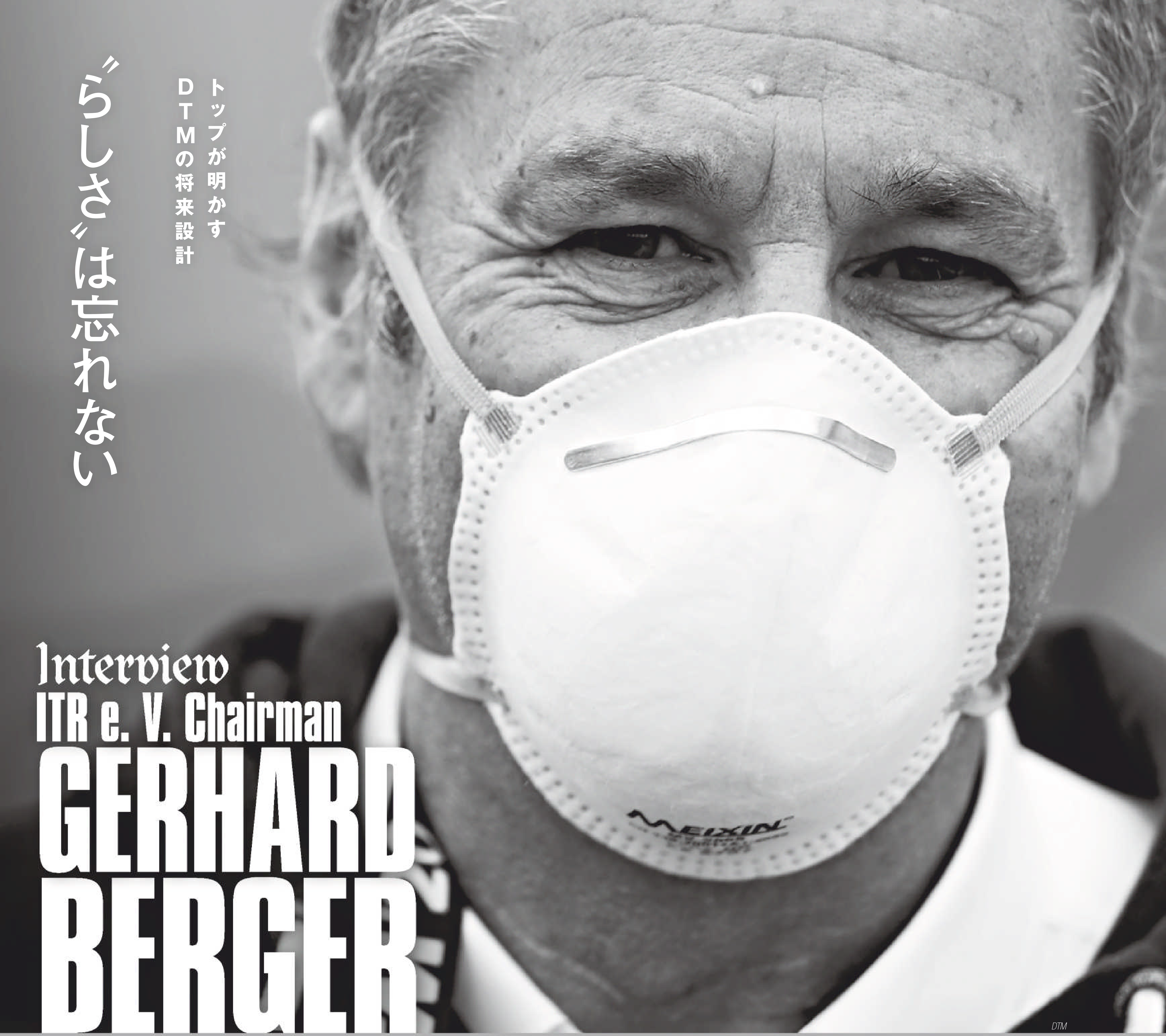
ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。
Q2 ●No.55, No.31 順位決定(SpR29-6「同タイム」)

GT500 ポイントランキング (トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	14	大嶋 和也／山下 健太	ENEOS X PRIME GR Supra	20								20	-	40
2	36	関口 雄飛／坪井 翔	au TOM'S GR Supra	15								15	-5	30
3	37	平川 亮／阪口 晴南	KeePer TOM'S GR Supra	12								12	-8	24
4	39	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	8								8	-12	16
5	17	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Astemo NSX-GT	6								6	-14	12
6	38	立川 祐路／石浦 宏明	ZENT CERUMO GR Supra	5								5	-15	10
7	8	野尻 智紀／福住 仁嶺	ARTA NSX-GT	4								4	-16	8
8	1	山本 尚貴／武藤 英紀	STANLEY NSX-GT	3								3	-17	6
9	3	平手 晃平／千代 勝正	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	2								2	-18	4
10	12	平峰 一貴／松下 信治	カルソニック IMPUL GT-R	1								1	-19	2

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位〜10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW＝サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

SAN-EI
CORPORATION



トップが明かす
DTMの将来設計

“らしさ”は忘れない

Interview
ITR e. V. Chairman
GERHARD BERGER

DTM

スーパーGT GT500クラスとともに“ハコ車”最速のClass 1を生み出したDTM
しかし、2018年以降メーカーの撤退が相次いだことから、やむなく今季からGT3にスイッチすることになった
また、2023年からは電動化へと舵を切る。ドイツのハコ車最高峰はなぜその決断を下し
今後はどこに向かおうとしているのだろうか。DTMの運営団体のトップに話を聞いた

Text : 池ノ内みどり（Midori Ikenouchi）
Photo : 後藤 純（Jun Goto）／XPB／DTM／Hankook／Schaeffler

――今シーズンからはGT3マシンを使用して開催されることとなったDTMですが、それについてのお考えを教えてください。

ゲルハルト・ベルガー（以下**GB**）：残念ながら2020年にアウディがDTMから撤退することを発表し、急きょその対応策として今シーズンのDTMについてはクラス1マシンからGT3マシンにスイッチして開催することとなった。なぜGT3を採用することになったかというと、それぞれのメーカーがすでに世界共通のテクニカルレギュレーションにもとづいたGT3マシンを作り上げており、すぐにでも実戦で走れるからだ。アウディ、BMW、フェラーリ、マクラーレン、そしてメルセデスもシリーズがGT3マシンを採用したことで参戦することになった。ファンはDTMで世界中のマシンを見ることができる。スーパーGTのプロモーターであるGTAとともに作り上げた世界最高峰のGTカー規定であるクラス1でレースができなくなったのは非常に残念だったが、準備期間の状況を見ると、開幕に向けてはいい方向へ進んでいると言える。

――クラス1でのDTMの終焉は、アウディの撤退だけが理由ではないと昨シーズンの最終戦の現場でおっしゃっていましたね。

GB：アウディとBMWはそれぞれ、21年のスーパーGT GT500クラスに出場すべく準備を整えていた。それと交換条件で、日本からも各3メーカーがDTMにマシンを送り、参戦するということになっていたのだが、そ

2021年のDTMには日本メーカーも参戦予定だったが突然「やらない」と翻意した

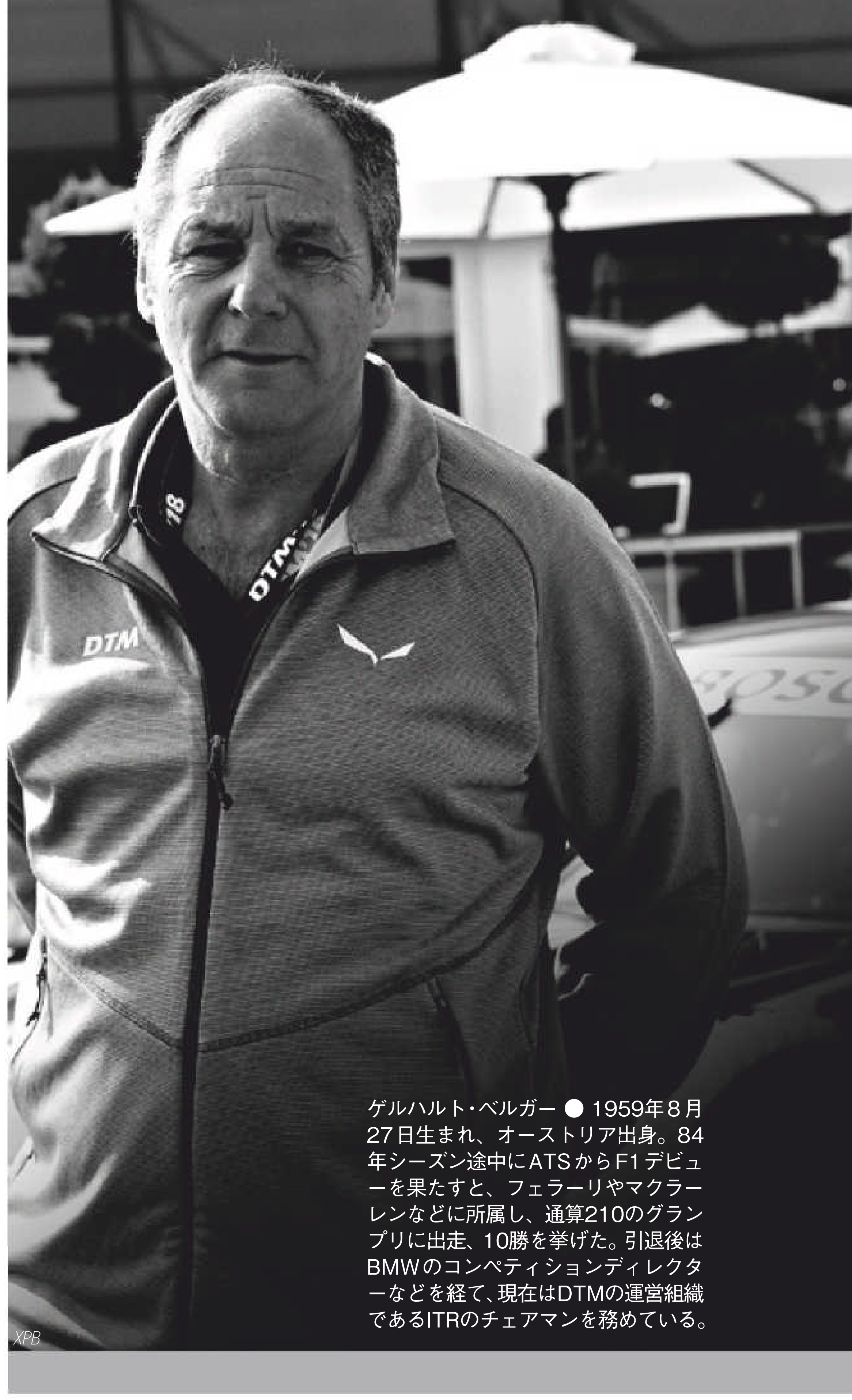
のうち2メーカーが突如翻意したのだ。「やっぱりやらない」と言い出し、そんな日本メーカーの態度にアウディが「そんなはずではなかった」としてDTMからの撤退を決めた。これは隠すことでもないし、紛れもない事実だ。DTMではさらなるメーカーと交渉を進めている途中で、アウディとBMWの2メーカーだけで20年は乗り切り、21年は日本メーカーとともに、というプランだったのだが、それが崩れ、BMWのみが残ったというわけだ。

――DTMがGT3マシンを採用したことには、さまざまな意見があるようですが……。

GB：クルマがGT3になっても、レースフォーマットは基本的に昨年までのものを採用し、ドライバー交代もなしで行なう。世界中で開催されているGT3のスプリントシリーズであっても、ドライバー交代があるものばかりだ。1台のマシンをひとりのドライバーが駆ってレースをする。それもプロのみというシリーズはDTMだけだと思う。GT3レースとしてはいままでにないフォーマットなので、ファンには楽しんでもらえるはずだ。

今季はビックネームも参戦

――新生DTMには、レッドブルがまさかの参戦を果たします。その発表は大いにファンを沸かせましたね。



ゲルハルト・ベルガー●1959年8月27日生まれ、オーストリア出身。84年シーズン途中にATSからF1デビューを果たすと、フェラーリやマクラーレンなどに所属し、通算210のグランプリに出走、10勝を挙げた。引退後はBMWのコンペティションディレクターなどを経て、現在はDTMの運営組織であるITRのチェアマンを務めている。



下の表は2000年以降のDTM参戦メーカーとなどをまとめたもの。これまで一貫して参戦してきたアウディも一度撤退を決めたが、GT3が採用されたことで"残留"。アウディはフォーミュラEでのワークス参戦は今季限りで終了するが、DTMが電化されてからもドイツのハコ車最高峰シリーズでその名前を見ることはできるか。

DTM 2000年以降の参戦マニュファクチャラーと王者

年	参戦メーカー	チャンピオン	チャンピオンマシン
2000	アウディ／メルセデス・ベンツ／オペル	ベルント・シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK DTM
2001	アウディ／メルセデス・ベンツ／オペル	ベルント・シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK DTM
2002	アウディ／メルセデス・ベンツ／オペル	ローレン・アイエロ	アウディTT-R
2003	アウディ／メルセデス・ベンツ／オペル	ベルント・シュナイダー	メルセデス・ベンツCLK DTM
2004	アウディ／メルセデス・ベンツ／オペル	マティアス・エクストローム	アウディA4 DTM
2005	アウディ／メルセデス・ベンツ	ゲイリー・パフェット	メルセデスC-KLASSE
2006	アウディ／メルセデス・ベンツ	ベルント・シュナイダー	メルセデスC-KLASSE
2007	アウディ／メルセデス・ベンツ	マティアス・エクストローム	アウディA4 DTM
2008	アウディ／メルセデス・ベンツ	ティモ・シャイダー	アウディA4 DTM
2009	アウディ／メルセデス・ベンツ	ティモ・シャイダー	アウディA4 DTM
2010	アウディ／メルセデス・ベンツ	ポール・ディ・レスタ	メルセデスC-KLASSE
2011	アウディ／メルセデス・ベンツ	マーティン・トムチェク	アウディA4 DTM
2012	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	ブルーノ・スペングラー	BMW M3 DTM
2013	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	マイク・ロッケンフェラー	アウディRS5 DTM
2014	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	マルコ・ヴィットマン	BMW M4 DTM
2015	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	パスカル・ウェーレイン	メルセデスC63 DTM
2016	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	マルコ・ヴィットマン	BMW M4 DTM
2017	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	レネ・ラスト	アウディRS5 DTM
2018	アウディ／BMW／メルセデス・ベンツ	ゲイリー・パフェット	メルセデスC63 DTM
2019	アウディ／BMW／アストンマーティン	レネ・ラスト	アウディRS5 DTM
2020	アウディ／BMW	レネ・ラスト	アウディRS5 DTM
2021	アウディ／BMW／フェラーリ／マクラーレン／メルセデス・ベンツ	-	-

GB：アレクサンダー・アルボンはリザーブドライバーとしてレッドブルF1に帯同するため、いくつかのDTMレースには出られないが、彼がどうGT3マシンを操るか、ファンも楽しみにしているのではないかな。F1で欠場する際の代役として、昨年までスーパーGTに参戦していたニック・キャシディが出場し、彼もレースを盛り上げてくれるに違いない。彼はGT500クラスでの経験もあるし、DTMとの交流戦でも活躍してくれた。GT3マシンでも速いはずだ。日本のファンにも、キャシディを引き続き応援してほしい。アルボンやリアム・ローソンはフォーミュラマシンでの経験しかないので、最初はGTマシンを操るのに多少苦労するかもしれないね。しかし、さまざまなマシンをドライブする機会があるということは、それだけ経験を積め、自分の糧にもなるということを意味している。

――昨季のアウディ陣営からは、アプトとチーム・ロズベルグが継続参戦する旨を発表しています。アウディ陣営という意味では、昨季レネ・ラストがチャンピオンに輝きましたが、今季もDTMに出場するのでしょうか。

GB：ラストはフォーミュラEのレギュラーシートを獲得（アウディスポーツ・アプト・シェフラー）し、そちらに集中したいとのことで、DTMとの掛け持ちはしない。

――今シーズンのDTMに参戦するドライバーのラインアップに、ファンは期待できますか？

GB：すでに発表になっているレッドブルのドライバー以外にも、ロズベルグにニコ・ミュラーが復帰するなど、ほかにもトップドライバーがそろう予定だ。楽しみに待っていてほしい。

――昨年は新型コロナウイルス感染拡大の影響で、度重なるカレンダーの変更が生じましたが、今季もその可能性はあるのでしょうか？

GB：新型コロナウイルスの感染拡大状況は誰にも予測不能であり、決して甘く見てはいけない。状況によりフレキシブルな対応が行なえるように、ITR側でも充分な準備を整えている。残念ながら、現在の感染状況ではレース用のトランスポーターがいくつもの国境を越えてロシアに行くのは高リスクがあり、早々にキャンセルした。しかし、さまざまな情勢や各開催地の条令や情勢の条件が合えば、予定どおりのスケジュールで開催ができるだろう。いまのところはそのつもりで動いている。昨シーズンは中止となったモンツァやノリスリンクもカレンダー入りしている。また、レッドブルリンクも復活する。ドライバーにとってはチャレンジングで、キャラクター豊かなサーキットでの戦いとなり、ファンにとっても楽しんでもらえると思う。

――昨年は唯一オランダのアッセン戦では地区行政との条件が合い、人数制限があったものの観客動員がありました。今年はいかがでしょうか？

GB：レースには観客の存在、ファンの応援は不可欠だ。どのようなかたちで実現できるかは行政機関から発令される状況と新型コロナウイルスの感染拡大に対する衛生・安全ガイドライン

Interview ITR e. V. Chairman

GERHARD BERGER





Hankook



右が昨季最終戦ホッケンハイムで公開された『Eカー』。シェフラーが製作した４モーターの電動車『4e Performance』を元にしたと見られているが、DTM Electricの技術規定ががどのようなものになるかはまだ分からない。

Schaeffler

Interview ITR e. V. Chairman GERHARD BERGER

に従わなければならないが、それらがクリアできれば観客導入をぜひとも実現したいと考えている。

——今年は新型コロナウイルスへの感染防止には新たな取り組みを行なっていくのですか？

GB：すでに世界中で開始されているワクチン接種にも期待したい。サーキットで働くチームやオフィシャル関係者、またファンにとっても、感染拡大が抑えられて少しでも安心してレースを楽しんでもらえるようになるのではないかと考えている。ロシアをキャンセルしたことにより、DTMのシーズン開幕戦は6月18〜20日のモンツァからとかなり遅いので、感染拡大防止策の準備期間もしっかり確保されており、いまよりは少しでも感染状況が改善されていることを願っている。

“電気でもクラス1”か

——昨シーズン最終戦ホッケンハイムでは、かなりセンセーショナルな電動DTMマシンの走行も行なわれました。23年から開催予定とありましたが、予定どおりと考えていいのでしょうか？

GB：予定どおり23年から電気自動車（EV）でのDTMレースを目指して現在は準備を進めている。ホッケンハイムのデモカーはシェフラーが作成したITR所有のものだ。クラス1と似たレギュレーションとなる予定で、大半が共通パーツで作られる。

——共通パーツを採用するということは、フォーミュラEのような感じだと想像します。

GB：それに近いね。ただ、モーターの数は1基ではなく2〜4基を予定している。昨年にホッケンハイムで発表したデモカーはモーターを4基搭載していた。実車のモーターの数はまだ決まっていないが、1基ではない。また、パワートレーンは各メーカーの独自開発が可能となる点はフォーミュラEと同じだね。

——サウンドもフォーミュラEのようなものになるのでしょうか？

GB：モータースポーツにはサウンドは不可欠だと考えており、まだそれについては検討中だ。

——クラス1のときのDTMのように、ワークス主導のレースになるのですか？

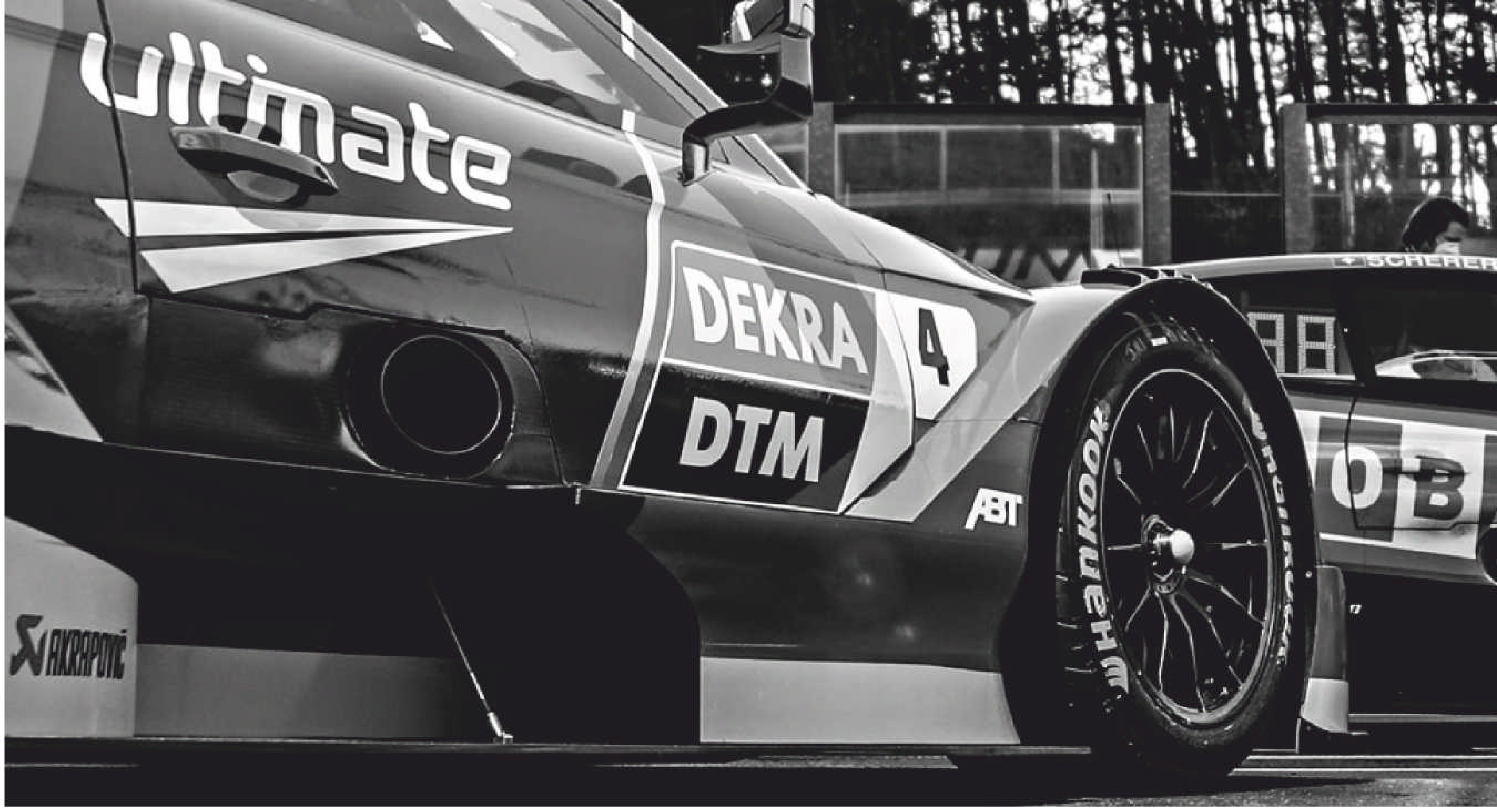
GB：そういうかたちになるだろう。F1のようにメーカー直結チームという訳ではないが、昨年までのDTMのように、たとえばアウディならアプトやロズベルクというようなメーカーのサポートチームが主体のシリーズになる見とおしだ。

——欧州委員会や欧州各国の政府の指針により、市販車はEV化へまっしぐらの状態です。そのなかでDTMもEV化へと踏み切るには理由があったのですか？

GB：私は将来的にモータースポーツ活動は、市販車と同様にEV化がさらに進むだろうと考えている。それは市販車の法規の変化にともなうという理由もある。そのうえ、ITRの代表として出席するレースの運営に欠かせないスポンサーやパートナー企業との話し合いの際には、ほぼ毎回と言っていいくらい『DTMをEV化すべき』『モータースポーツ活動もCO_2削減をス

XPB





クルマを動かすのがエンジンでもモーターでも速くて迫力満点な走りを見せられることが重要

ローガンに』など、全面的に先方からの〝打診〟がある。ＥＶが好きか嫌いかは別として、欧州委員会や政府がＥＶ化を義務化したため、CO_2削減や持続可能、環境保護というスローガンは、自動車メーカーから下請け工場まで、この業界に関わるすべてのサプライヤーに対して課される問題であり、政府からの厳しい基準が設けられている。そんななかで、内燃機関でレースを続けるという選択は、メーカー主導のレースとしては非常に厳しく、スポンサーマネーの獲得さえ困難な状況に陥る。そんな状況もあり、ＤＴＭにも改革を迫られる時が来たということだ。

――ご自身が経営なさっているベルガー運輸は数多くの大型トラックを所有されていますが、そちらにも影響があるのでしょうか？

ＧＢ：運送業でも環境問題はもちろん大きい。トラック輸送業が占める割合は我が社の事業のなかでもごく一部で、ほかにも航空カーゴや海運など幅広く世界中に輸送を行なっている。それらにも自動車業界と同じように、政府が提示する環境に関する課題の影響を受けている。

――モータースポーツにはトランスポーターなどは不可欠です。ヨーロッパの高速道路上で数多くの大型輸送車を見かけますが、トラックなども将来は電動化されるのですか？

ＧＢ：長距離の輸送トラックを電動化するのは時期尚早で非常に難しい。それよりも前に水素が内燃機関の代わりとなるだろう。すでに水素トラックの試験車は数多く走行しているが、トラックは量販車よりもまだまだＥＶ化には追いついていない状態だ。

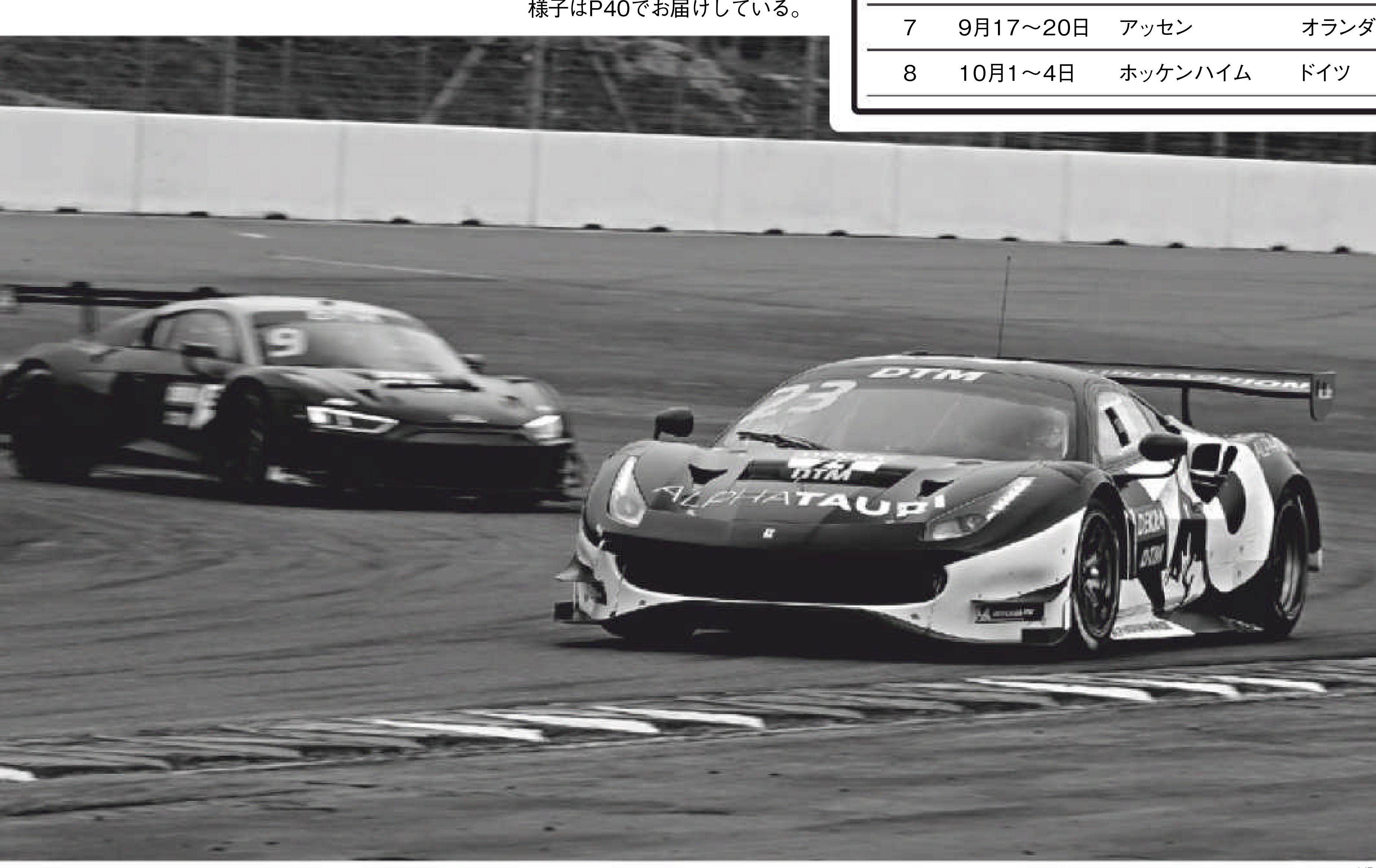
――最後に話をＤＴＭに戻します。フォーミュラＥにはガッカリしたというファンもいるようですが、ＤＴＭがＥＶ化されることで同じような状況に陥るのではないか、と心配する声もすでに多く聞かれています。

ＧＢ：ファンを魅了するモータースポーツであるためには、車両自体のポテンシャルが非常に大切。クルマを動かすのがモーターであろうが、内燃機関であろうが、速くて迫力満点な走りをし、スペクタクルであることが重要だ。私たちが次世代のモータースポーツの一歩を踏み出す23年からの〝ＥＤＴＭ〟は最高出力１０００馬力、最高速は３５０㎞／ｈを誇り、ポテンシャルとしてはＦ１と同レベルとなる。したがって、たとえＤＴＭマシンが電動化されたとしても、迫力のある白熱したレースを提供できると思っている。

DTM 2021シーズン スケジュール

Rd.	日程	サーキット	開催国
1	6月18〜21日	モンツァ	イタリア
2	7月2〜5日	ノリスリンク	ドイツ
3	7月23〜26日	ラウジッツリンク	ドイツ
4	8月6〜9日	ゾルダー	ベルギー
5	8月20〜23日	ニュルブルクリンク	ドイツ
6	9月3〜6日	レッドブルリンク	オーストリア
7	9月17〜20日	アッセン	オランダ
8	10月1〜4日	ホッケンハイム	ドイツ

今季の新生DTMは６月のモンツァ戦で開幕。全８ラウンドのうち４ラウンドはドイツ国外で開催される。開幕に先駆け、４月６、７日にはテストが行なわれた。その様子はP40でお届けしている。



XPB

4ブランド、10チーム、15台、18人が初テストに参加

雪舞うホッケンハイムでDTMの“GT3時代”が幕開け

Text：ルネ・デ・ブール（René de Boer）　Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：DTM/Jürgen Tap

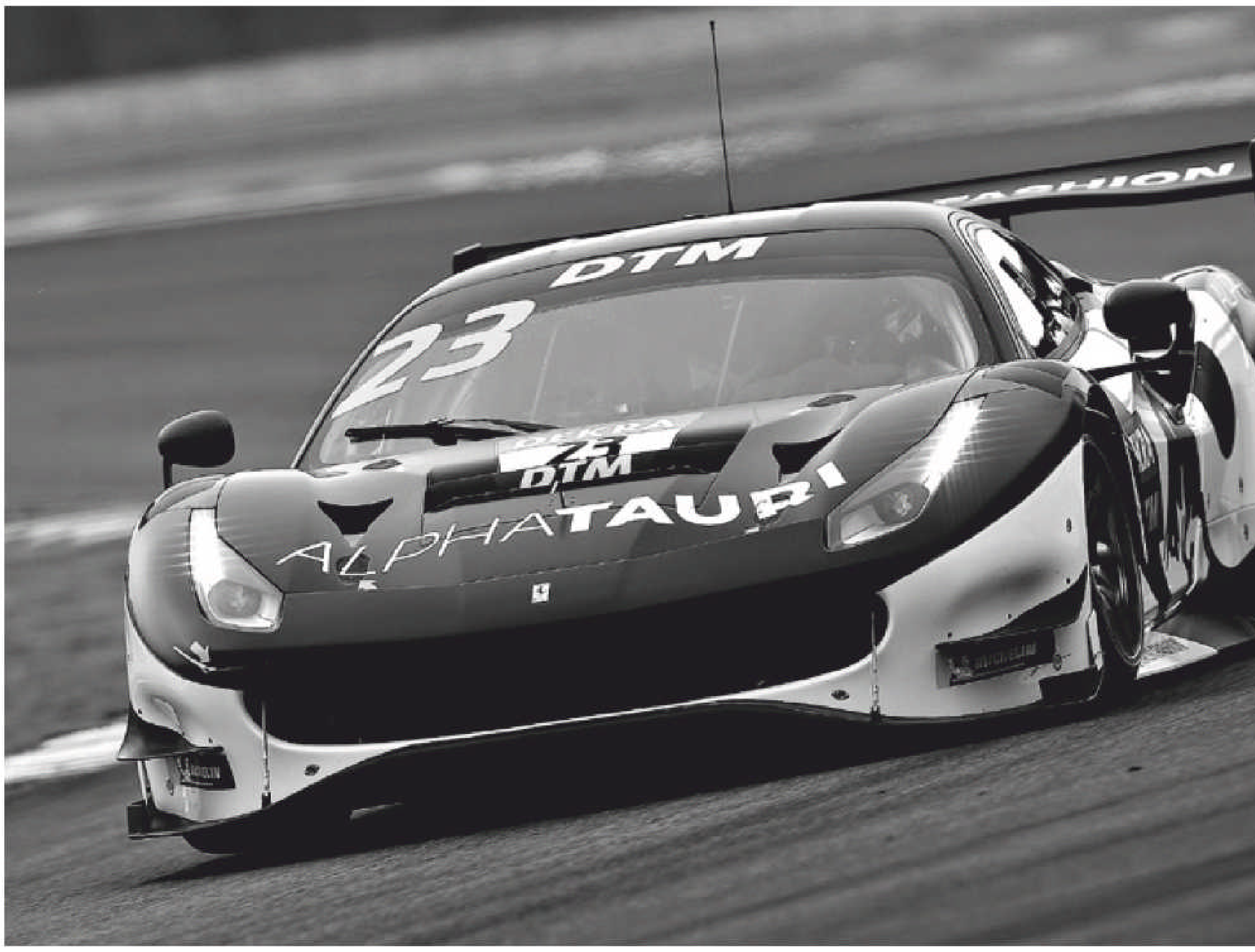
4月7日から2日間、2021年のDTMに参戦するチームとドライバーは、ホッケンハイムで実施されたテストに参加した。これは、GT3マシンにスイッチしたDTMにとって初めての公式イベントだった。

当然のことながら、ファンは今回のテストを現場で見ることができず、メディアも限られたメンバーのみに制限された。ドイツでは新型コロナウイルスの感染拡大に歯止めがかからず、収束にはほど遠い状況だからだ。それでも、現場の関係者たちからは活動を再開できた喜びが伝わってきた。ホッケンハイムの2日間は、まさに〝新学期を迎えた〟という印象だった。

今回テストに参加したのは、今季正式にエントリーした10チーム。合計15台のマシン、18名のドライバーが走行した。7日の午前9時、ピットレーンエンドのシグナルが緑に変わり、GT3マシンによるDTMの新たな時代がスタートした。

新規則導入にともなうもっとも顕著な違いは、ブランドが多様化したことだ。アウディ、BMW、メルセデスに加え、新規参入のフェラーリもホッケンハイムに姿を見せた。また、今回のテストには参加しなかったが、ドイツに本拠地を置くポーランド国籍のチームJPモータースポーツが、今季の8ラウンドのうちの半分にマクラーレンでエントリー予定だ。

マシン以外の新要素としてはタイヤが挙げられる。今季はミシュランが初めて、DTMの公式タイヤサプライヤーを務めるのだ。テストで使用されたのはパイロットスポーツGTで、コンパウンドはハードのS9Mと、ミディアムのS8Mの2種類だ。2日目には、各チームに1セットのミディアムタイヤをテストする機会が与えられ、ほとんどのチームが試した。フランス製タイヤの品質の高さはすでに広く知られているとおりで、チームからの評価も非常に高かった。なお、最終的にどちらのコンパウンドが採用されるのかは、まだ決まっていない。



今季のDTMにはアルファタウリカラーのフェラーリが参戦。アルボンがF1で欠場するときはニック・キャシディが代替出走するが、キャシディは今回のホッケンハイムでのテストには参加しなかった。

7日はドイツ人ドライバーのマキシミリアン・ゴッツがメルセデスAMGチームHRTのメルセデスAMG GT3をドライブしてトップタイムをマークした。2番手にチームメイトのヴィンセント・アブリル、3番手にはアプト・スポーツラインのアウディR8 LMSを駆るケルヴィン・バン・デル・リンデが続いた。上位10名のタイム差は0・8秒に収まったが、午後は雪が降ったため走行時間が限られた。翌8日は、メルセデスのドライバー勢がトップ6を独占。メルセデスAMGチーム・ウィンワードのルーカス・アウアーが1分36秒153を叩き出し、これが2日間のファステストタイムになった。アブリルが再び0・02秒差で2番手、3番手にメルセデスAMGチーム・グループMレーシングからシリーズに復帰するダニエル・ジュンカデラが続いた。アウアーは自身のパフォーマンスに大いに満足しており「メルセデスAMG GT3について学ぶことはたくさんあるけど、2日目の午後にかなりリアルにフィーリングをつかめた」と話した。

今季はビッグネームが戻ってきた。2度のDTM王者ゲイリー・パフェットが2年のブランクを経て、メルセデスAMGチーム・ミュッケモータースポーツから復帰する。「DTMは本当に居心地がいい。戻ってこられてうれしいよ」と話したが、週末にはフォーミュラEのローマ戦が控えていたため、彼やアウディを走らせるチーム・ロズベルグのニコ・ミューラーがテストに参加できたのは初日だけとなった。

注目の存在という意味ではアレクサンダー・アルボンがこのテストでアルファタウリAFコルセのフェラーリ488 GT3でDTMを初体験した。「とても楽しかった。もちろん、GTカーは初めてだけれど、結局のところ4本のタイヤとステアリングホイールがついているから問題はないよ」と上々の手応えを得た様子だった。

DTMの21年シーズンは6月18〜21日のモンツァ戦で開幕を迎える。

今季2度目のダブルヘッダーは両レースともに雨&SC絡みに

ベルニュとバンドーンが荒れたローマで星を分け合う

Text : autosport web
Photo : Formula E

4月10〜11日、フォーミュラE世界選手権の第3／4戦ローマE-Prixが開催。第3戦はDSテチーターのジャン・エリック・ベルニュ、第4戦はメルセデスEQのストフェル・バンドーンがそれぞれ今季初優勝を飾った。

第3戦の予選ではバンドーンがスーパーポールを制してポールポジションを獲得。2番手にタグ・ホイヤー・ポルシェのアンドレ・ロッテラー、3番手にニッサンe．damsのオリバー・ローランドが続いた。

決勝は雨上がりのダンプ路面で、セーフティカー（SC）スタートに。レース開始から約5分後にグリーンフラッグが振られ、実質的なスタートが切られた。しかし、まもなく2番手のロッテラーがバンドーンに接触。ロッテラーは7番手、バンドーンは13番手にそれぞれ後退する。このアクシデントで労せずトップに躍り出たローランドだったが、使用パワーが規定値を上回ったとしてドライブスルーペナルティを受けてポジションを失った。

トップ3が相次いで姿を消したことで首位に立ったのは、アウディスポーツ・アプト・シェフラーのルーカス・ディ・グラッシ。しかし、それに続くベルニュがレース後半に上位陣のなかでは早めにアタックモードを使用し、2連覇王者がコース上でディ・グラッシをパス。レースリーダーとなった。

20周目の4コーナーでは一度トップを奪い返されたものの、レース残り5分のところでディ・グラッシのマシンがスローダウン。ベルニュが首位に返り咲いた。その直後、失速したディ・グラッシを避けようと進路を変更したバンドーンが、バンプとスリッピーな路面でグリップを失いウォールにクラッシュ。これでSCが出動し、レースはそのままSC先導下でフィニッシュを迎えた。ウイナーはベルニュ、11番手スタートだったジャガーのサム・バードが2位、同じくジャガーのミッチ・エバンスが3位となった。バンドーンは5番手まで順位を回復していたもののリタイアとなった。



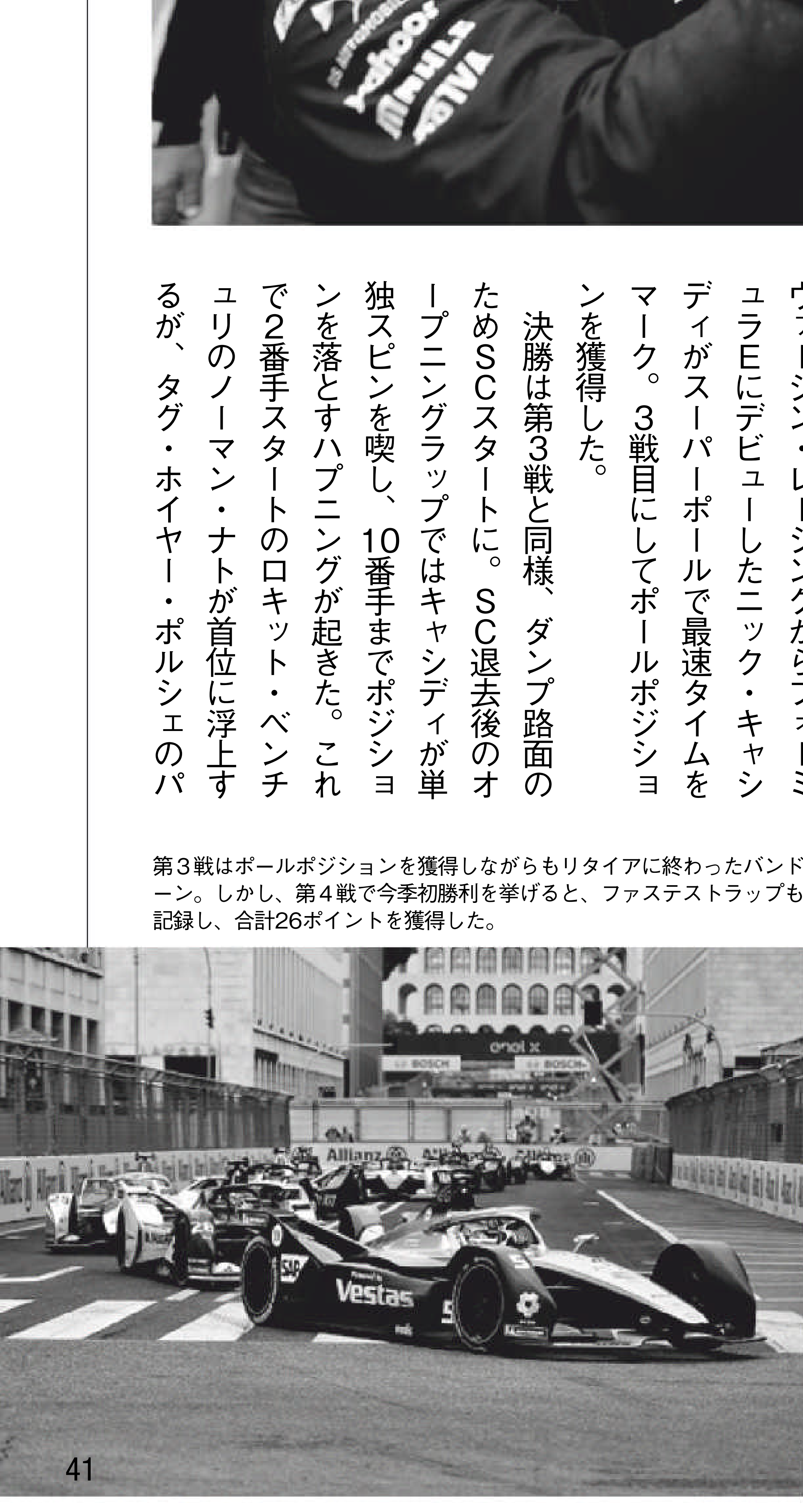
サウジアラビア、ディルイーヤでの開幕2連戦ではノーポイントに終わっていたベルニュが第3戦で今季初勝利を果たした。しかし、続く第4戦ではノーポイントに終わり、波に乗り切れなかった。

第4戦の予選はウエット／ダンプ路面での戦いに。今季、エンビジョン・ヴァージン・レーシングからフォーミュラEにデビューしたニック・キャシディがスーパーポールで最速タイムをマーク。3戦目にしてポールポジションを獲得した。

決勝は第3戦と同様、ダンプ路面のためSCスタートに。SC退去後のオープニングラップではキャシディが単独スピンを喫し、10番手までポジションを落とすハプニングが起きた。これで2番手スタートのロキット・ベンチュリのノーマン・ナトが首位に浮上するが、タグ・ホイヤー・ポルシェのパスカル・ウェーレインが逆転。序盤戦をリードする展開となった。しかし、スタートから15分後、4番手スタートから2番手まで順位を上げてきたバンドーンがウェーレインを攻略し、トップに立った。

スタートから37分後、アウディスポーツ・アプト・シェフラーのレネ・ラストが単独クラッシュを喫しSCが導入。2戦続けてのSCチェッカーになるかと思われたが、1周を残してグリーンフラッグが振られる。後方でバードとメルセデスEQのニック・デ・フリース、ローランドが交錯するクラッシュが起きるなか、ファンブーストを使用して逃げ切りを図ったバンドーンがトップでフィニッシュラインを通過。自身2勝目をマークした。2位はマヒンドラのアレクサンダー・シムズ。3番手でチェッカーを受けたのはナトだったが、バッテリー残量不足で失格に。繰り上がりでウェーレインが3位表彰台を得ている。

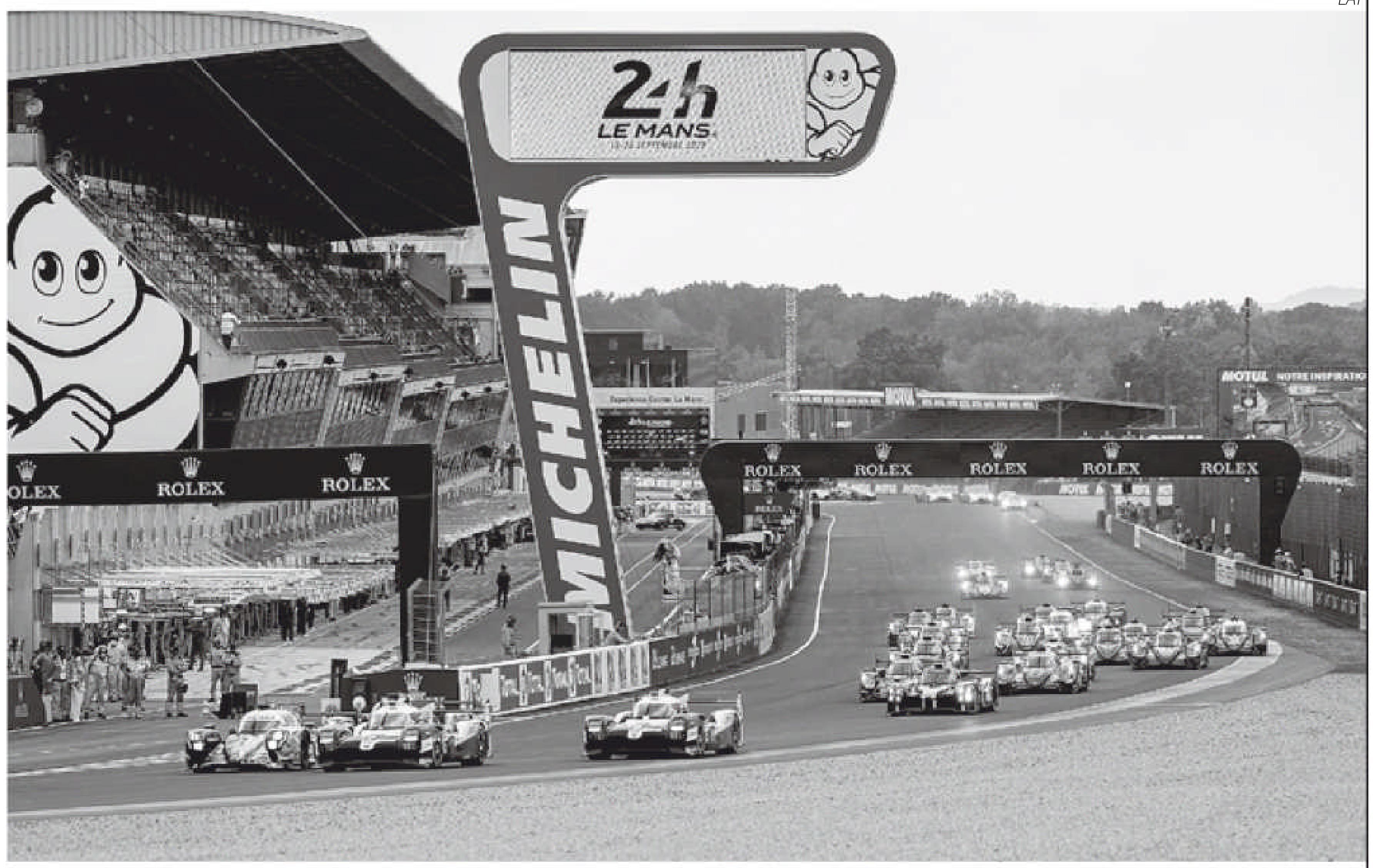
第3戦はポールポジションを獲得しながらもリタイアに終わったバンドーン。しかし、第4戦で今季初勝利を挙げると、ファステストラップも記録し、合計26ポイントを獲得した。



WEC

テストデーが復活 ハイパーポールは木曜実施へ
ル・マン24時間 レースウイークの 日程を発表

Text : autosport web



LAT

数々の新型コロナウイルスの感染防止策を施して開催にこぎつけた昨年のル・マン24時間。決勝スタート時刻も14時30分と例年よりも１時間半前倒しで実施されたが、今年は例年どおり16時スタートに戻っている。

ACO（フランス西部自動車クラブ）は８月の開催へと延期された第４戦ル・マン24時間のセッションスケジュールを一部発表した。

2020年に初採用され、通常の予選セッションで各クラス上位６台が進出してグリッドを争う“ハイパーポール”方式の予選が21年も引き続き採用されることが明らかとなった。ハイパーポールは現地時間８月19日木曜日、21時スタートとなる。

また、今回の発表では、８月13日金曜日にサーキットにて車検が行なわれること、そして15日日曜日にテストデーのセッションが開催されることも明らかとなっている。昨年のスケジュールではテストデーは設けられておらず、木曜から始まったレースウイークの走行だが、21年は最初の公式練習を18日水曜日の14時に開始する。

さらに決勝のスタート時刻も発表となり、21日土曜の16時となることが明らかになった。

現段階ではその他のセッションの日程は定かではないが、ハイパーポールが木曜に行なわれることで、チームは走行のない金曜日を決勝に向けたマシンの整備等にあてられることになりそうだ。

さらなるスケジュールと観客のアクセス、チケットの詳細などについて、ACOは５月に明らかにするとしている。

SF

“2世同志”で36号車をシェア ジュリアーノ・アレジがSF参戦決定

Text : autosport web

４月12日、モビリティランドは、公式ホームページにて、４月24日〜25日に開催される第２戦鈴鹿のエントリーリストを発表した。

本誌P53でもお伝えのとおり、第２戦から全20台によって争われることになったが、そのなかで、WEC開幕戦スパ６時間にTOYOTA GAZOO Racingから参戦する中嶋一貴の代役として、今季SFLとスーパーGTに参戦するジュリアーノ・アレジがKuo VANTELIN TEAM TOM'Sの36号車に登録された。なお、アレジは同週末にサポートレースとなるSFLの第４戦〜第６戦にも登録されており、SFとのダブルエントリーとなる。

21歳のアレジは、開幕前の３月11日〜12日に鈴鹿で行なわれた公式合同テストでも36号車のステアリングを握り、２日間総合で９番手となるタイムを記録しているだけに、レースでのパフォーマンスが楽しみな存在だ。


M.Hirata



M.Hirata

SFL開幕戦を終えたばかりのアレジに、早くもSFデビューの機会が訪れた。「レースキャリアをしっかりと築いてきたい。日本のレースで結果を残すというのが目標だから、もっと頑張らないといけない」と語っていたアレジだが、公式テストでも総合で９位のタイムを出すなど適応力を見せている。

SF

第6戦の開催地・日程が変更 岡山からもてぎの連戦へ

Text : 平野隆二（Ryuji Hirano）／autosport web

４月12日、SFを運営する日本レースプロモーション（JRP）は、当初10月２〜３日に岡山国際サーキットで予定されていた第６戦について、日程を10月16〜17日に、また開催地をツインリンクもてぎに変更すると発表した。

すでに開幕戦を終えている全日本スーパーフォーミュラ選手権は、第２戦鈴鹿のあと、オートポリス、SUGO、もてぎと転戦し、第６戦岡山が予定されていた。

なお、今回の大会スケジュール変更を受けて、同時にサポートレースとして開催予定だったSFL、TCRジャパンシリーズの開催地・日程も同様に変更となる。

これで2021年はもてぎで２戦、しかも８月と10月で連続開催されることになった。シーズンのタイトル争いにも影響がある変更となるかもしれない。

もてぎでの２戦連続開催は、SFの前身、フォーミュラ・ニッポン時代を含めても初めてのこと。このカレンダー変更がタイトル争いに影響をおよぼす可能性はある。



M.Kamio

WEC

コロナ禍でマシンの製造工程に狂い、30時間耐久テスト未完了が起因か

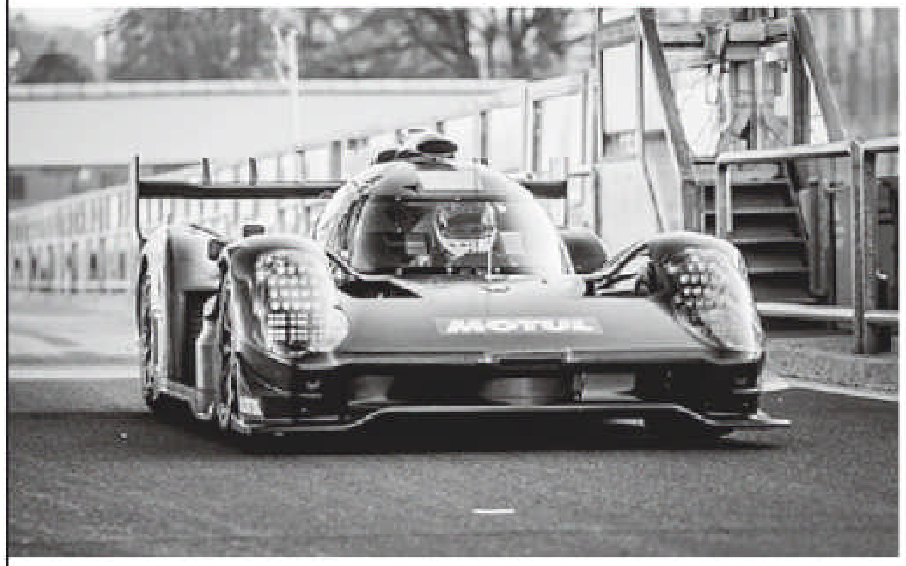
グリッケンハウス、WEC開幕戦を欠場

Text：sportscar

スクーデリア・キャメロン・グリッケンハウス（SCG）は5月1日に行なわれるWEC開幕戦スパ6時間を欠場し、グリッケンハウス007 LMHのデビューを第2戦ポルティマオ8時間に延期させるとアナウンスした。

この決定は、来月上旬にモータースポーツランド・アラゴンで予定されている30時間耐久テストが完了していないことに起因している。

チーム代表のジム・グリッケンハウスによると「3月に開催されたバレルンガテストでの事故はマシンのホモロゲーション取得の遅れには影響していない」と言い、コロナ禍による渡航や物流の制限、またその影響によるマシンの生産スケジュールの遅れがおもな要因だという。



LMH規定ではシーズンを通じて使用できるエアロキットは1種類のみで、2号車は現在、ザウバーの風洞施設で開発を重ねている。

「COVID-19のおかげでサプライヤーによる納品が難しくなった。以前はイギリスからひと晩で調達できたものが、いまでは3週間もかかるんだ。コネクタのような小さなものであってもね。これらが影響している。私たちは最初から30時間の耐久テストを行なう予定だった。また、この暫定的なエアロダイナミクスの分析と、ホモロゲーションを取得する前に本格的な風洞テストを実施するはずだったんだ」

同氏は「私の目標は、23年にル・マンでフェラーリを倒すことであり、準備ができていないクルマでスパに現れることはない」と続ける。

「それに加えて、今日のベルギーにおけるCOVID-19の状況を見てほしい。それは素晴らしいものではない。自分自身やチームメイトをそんな目に遭わせたい人がいるだろうか」

SCGはアラゴンでの耐久テストに先立ち、約10日前にバレルンガで再び追加のテストを行なう予定だ。ここでは、すでに発表されている7人のドライバー全員が参加し、クルーの最終決定が行なわれる可能性がある。

グリッケンハウスは「ポルティマオでは2台のマシンを走らせる準備ができているため、モンツァ、そしてル・マンで2台の007 LMHを走らせることになるだろう」と語った。

その一方、彼のチームは2021年シーズンのフライアウェイラウンドとなる第5戦富士6時間と最終戦バーレーン6時間へのエントリーについて、現時点では未定であり追加のスポンサーを確保できるかどうかにかかっているという。

「中東や日本ではSCGのクルマを販売していない。したがって、WEC全体に対する活動を継続して行なうには、これらの市場での露出を望むスポンサーが必要なんだ。WECがあるからといってレースをするのは、私たちが興味を持っていることでもなければ、やらなければならないことでもない。我々のスタンスは伝統的な方法でレースを楽しみ、レースを通じてクルマを売ること。200万ドルをかけてバーレーンと富士に行ったところでクルマが売れることはない。我々は他社と少し参戦する目的が違うのさ」

WRC

第10戦チリに代わって
アクロポリスが復活

ラフを超えた悪路はベテラン勢有利?

Text：auto sport



日本では“悪路のアクロ”とも言われている。このシーンを見れば、それも納得のはず。（写真は2013年のアクロポリス。優勝は当時フォルクスワーゲンのラトバラ）

WRC 2021 Updated Calendar

Rd.	Venue	Date
1	Monte-Carlo	21 - 24 Jan.
2	Arctic Rally Finland	26 - 28 Feb.
3	Croatia	22 - 25 Apr.
4	Portugal	20 - 23 May
5	Sardegna (Italy)	03 - 06 Jun.
6	Safari (Kenya)	24 - 27 Jun.
7	Estonia	15 - 18 Jul.
8	Finland	29 Jul. - 01 Aug.
9	Ypres (Belgium)	13 - 15 Aug.
10	Acropolis (Greece)	09 - 12 Sep.
11	Spain	14 - 17 Oct.
12	Japan	11 - 14 Nov.

as of 26 Mar. 2021

2021年シーズンのWRCに、あの「アクロポリス・ラリー」が8年ぶりに帰ってくる。開催タイミングは9月9〜12日の第10戦。このスロットにはもともとチリが組み込まれていたが、新型コロナの影響による渡航制限やさまざまな規制などのためキャンセルに。WRCプロモーターとギリシャ政府は複数年開催で合意した。アクロポリスのスタートは1951年で、初めてWRCイベントとして行なわれたのは1973年。岩石だらけの曲がりくねった山道、酷暑、息が詰まるような砂ぼこりが待ち受ける、もっとも過酷なグラベルラリーのひとつとして知られている。WRCの現役トップドライバーでアクロポリス優勝経験があるのはオジエとブリーン（ブリーンはERC開催の14年）のみ。開催タイミングの点でも、両タイトルの行方を左右する1戦にもなりそうだ。

追悼

つちやエンジニアリング創設者

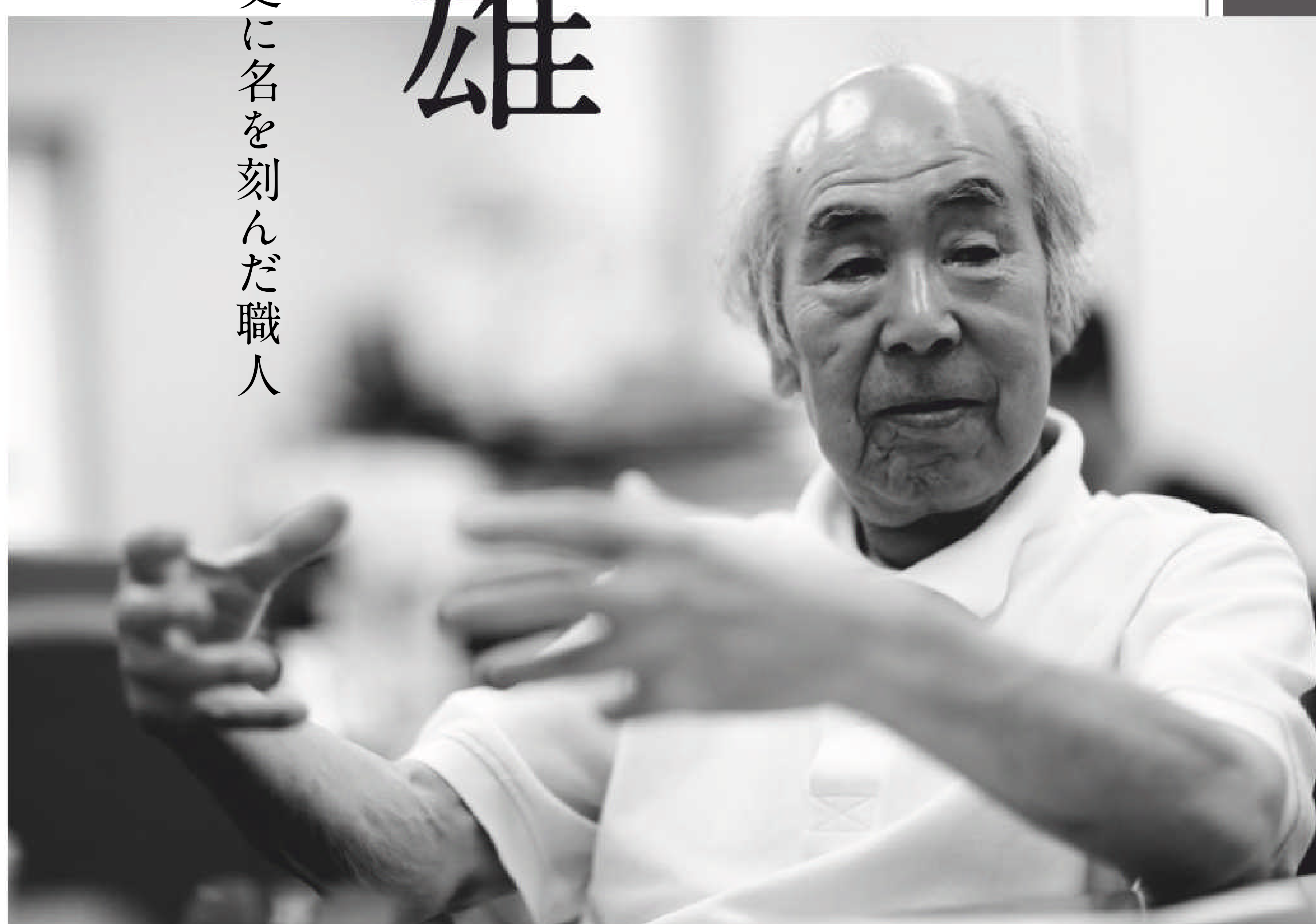
土屋春雄

日本モータースポーツ史に名を刻んだ職人

スーパーGT GT300クラスにHOPPY team TSUCHIYAとして参戦するつちやエンジニアリングは4月13日、代表である土屋武士の名で訃報を出した。1971年につちやエンジニアリングを興し、名メカニック、チューナー、レーシングチーム監督として日本のモータースポーツにその名を残した土屋春雄さんが4月11日11時13分、亡くなった。享年76。葬儀は近親者のみで執り行なったという。

春雄さんは45年群馬県出身。バイクに熱中し、スズキのレーシングチームである城北ライダースに加わり、68年に東名自動車に移籍した。エンジンを中心に担当し、71年に独立。レーシングガレージである『つちやエンジニアリング』を立ち上げた。車体からエンジンまでレーシングカーづくりのすべてを自ら手掛け、チーム代表でありながら、エンジンチューナー、エンジニア、ファブリケーター、メカニックまで仕事をこなした。

以降、マイナーツーリングでアドバンカラーとともに栄光を残してきたつちやエンジニアリングは、ワークスチームに対抗する強力なプライベーターとして大活躍を見せる。85年からスタートしたグループA規定の全日本ツーリングカー選手権（JTC）では、無限やレーシングプロジェクトバンドウと激闘を展開。94



S.Suzuki

つちやはるお ● 1945年3月19日生まれ、群馬県出身。東名自動車などを経て、71年につちやエンジニアリングを設立。エンジンチューナー、チーム代表としてマイナーツーリングやJTCC、JGTC／スーパーGTなどで活躍した。

Text：有冨誠一郎（Seiichiro Aritomi）／平野隆治（Ryuji Hirano）
Photo：鈴木紳平（Shimpei Suzuki）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／SAN-EI

年に始まった全日本ツーリングカー選手権（JTCC）でもその戦いは続いた。
　96年からは、春雄さんの知恵と技術で仕立て上げたトヨタMR2で、スーパーGTの前身である全日本GT選手権（JGTC）に参戦を開始した。98年には、鈴木恵一／舘信吾のコンビで、シリーズ6戦中5勝といういまも破られぬ圧倒的な成績でチャンピオンを獲得。翌年はアペックスと組み、新田守男／高木真一のラインアップで参戦。新田がチャンピオンを得るなど、JGTC最強チームのひとつとして君臨した。
　2000年からはGT500クラスに移り、トヨタ・スープラ／レクサスSC430で参戦を続け、05年には第1戦岡山で織戸学／ドミニク・シュワガーのコンビで優勝を飾るも、不況のあおりを受け、08年限りで活動を終えた。
　しかし、その〝レース屋〟としての魂は、ドライバーとして、エンジニアとして、メカニックとして父の姿を見続けた息子の武士に引き継がれた。14年に3年計画でスタートした復帰計画は〝職人を育てる〟というテーマを掲げ15年に86MCの参戦、16年に武士のドライバーとしての最後のレースでのGT300チャンピオン獲得という最高の結果で結実。春雄さんはマザーシャシーの開発に尽力、監督を務めて武士を支え、チャンピオン獲得を決めたときの父子の涙は大きな感動を呼んだ。
　つちやエンジニアリングの活動休止期間中、春雄さんはかつてのライバルたちに招聘され、GTアソシエイションでも技術部門に携わるなど、日本のモータースポーツ界を支えつづけてきた。また、その薫陶を受けたドライバー、メカニック、エンジニアはいまも日本のトップで活躍し続けている。
　16年にGT300チャンピオンを獲得したわずか10日後、口腔底がんで入院し、以降は回復するたびにサーキットや神奈川県藤沢市のガレージに姿をみせていたものの、20年暮れから、家族には長くないことが告げられていたという。
　折しも21年はつちやエンジニアリング創業50周年の年。武士はそれを記念し、オートスポーツ特別編集SUPER GT file 2021 Special Edition『つちやエンジニアリング冒険記』を刊行し、病床に伏せる父に見せたところ、うれしそうな笑顔を見せたという。
「今日（4月11日）、自宅にて家族に見守られながら父は他界しました。病状の悪化によって、昨年の暮れからこうなることは分かっていましたので、僕自身は父との時間をとることができました。しかしレースへの準備もあり、このことを公にはできませんでした。関係者の皆さまにはこの場を借りてお詫び致します」と武士はコメントした。
「スーパーGT第1戦岡山に出かける際にも、『がんばって待っていなくていいよ』と声をかけたのですが、自宅で待っていることができずに父がレースを観に岡山

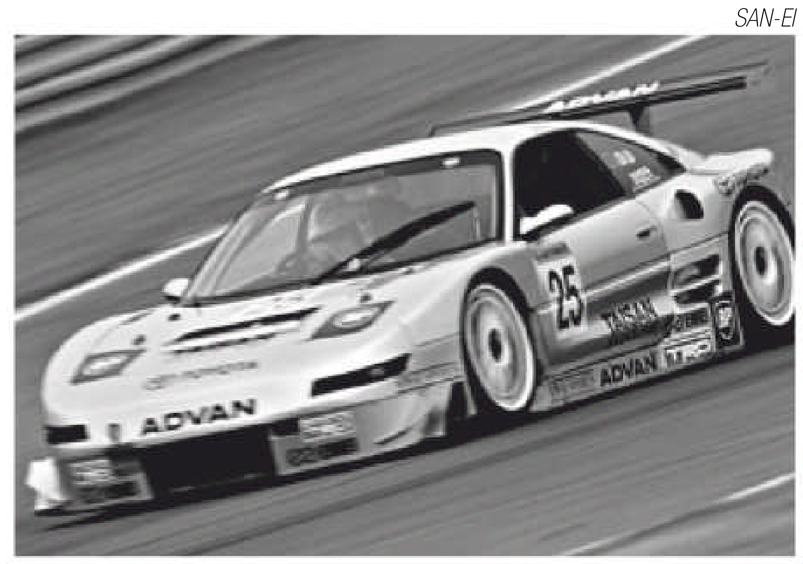
T.Ogasawara



SAN-EI



SAN-EI



つちやエンジニアリングはこの50年間、一時的に活動を休止していた時期こそあったが
競技・技術の両面で日本のレース界を牽引するチームのひとつだった。その魂が失われないことを切に願う。

に来てしまったようです。それが（山下）健太と坪井（翔）の素晴らしいバトルにつながり（編注：ふたりは過去に25号車をドライブ）、25号車も244号車もしっかりいいレースをしてくれたことにつながったと思います。父からのギフトだったかもしれません」
「不思議と父がいなくなった気がせず、むしろずっとそばにいるようで手が抜けません。これまでどおり、ひとつひとつ丁寧に積み上げていかなければいけないとあらためて思いました。父は生涯現役を貫き、最後までレーシングカーをいじっていました。幸せな人生だったと思いますし、それを関わってくださった皆さんに本当に感謝したいと思います」
「遺言は『何があってもレースに穴をあけるな』でした。チェッカーを受けるまではチームスタッフにも父が亡くなったことは伏せてレースをしました。スタッフに支えられて遺言をまっとうできました」
　春雄さんが亡くなった11日は、スーパーGT第1戦岡山の決勝日。その日、前日に行なわれた予選で21番手と沈んでいたホッピー ポルシェは、混戦を追い上げ7位入賞、たかのこの湯GRスープラGTも5位入賞を果たしている。
　希代の〝レース屋〟にして最強のプライベーターとして、日本のモータースポーツ史を刻んできた職人が亡くなった。サーキットでの戦う表情と、柔らかい笑顔が忘れられない。
　春雄さんの冥福を心から祈りたい。

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：United Kingdom

いまいちど、開幕戦バーレーンGPを振り返る

3つの確信と興奮

バーレーンGPで今季は昨季までと様相が異なることが明らかになった
久しぶりに展開されるであろう熾烈なタイトル争いは当然としても
今季はそれ以外の部分でも楽しみなポイントが複数存在している

開幕戦バーレーンGPで私が得た最大の確信は、今季のタイトル争いがルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンのふたりにより繰り広げられるということだった。

４カ月前に行なわれた昨年のバーレーンGPで、ハミルトンはポールポジションを獲得した。フロントロウには、同じメルセデスのバルテリ・ボッタス。３番手フェルスタッペンは、ハミルトンに0.4秒もの大差をつけられていた。それが今年、完全な逆転現象が起きた。ポールを奪取したフェルスタッペンは、ハミルトンにほぼ同じタイム差をつけたのだ。つまりフェルスタッペンはこの冬、ハミルトンより0.8秒も速くなったということだ。

どうすればそんなことが可能なのか。その伏線として捉えるべきは、昨年の最終戦アブダビGPでのレッドブル・ホンダの圧倒的なパフォーマンスだろう。フェルスタッペンは終始メルセデス勢につけ入る隙を与えず、ポール・トゥ・ウインを成し遂げた。昨年型マシンRB16はリヤの予測不能な挙動という問題を抱えていた。そのおもな原因は風洞などシミュレーションデータの最適化ができなかったことで、その解決に技術陣はかなりの手間と時間をかけることになった。しかし、昨季最終戦での圧勝で長いトンネルから完全に抜け出したことを彼らは確信できたのだった。

一方で、技術規約の変更も追い風になった。年々速さを増すF1マシンのコーナリングスピードにピレリタイヤの構造が耐えきれなくなるため、ダウンフォースを削減するというのが公式の理由だった。しかし、規約変更によるダメージがメルセデスやアストンマーティンなどローレーキコンセプトのマシンに顕著なのも事実で、ハイレーキコンセプトのレッドブルやアルファタウリは、今季相対的に大きく戦闘力を上げている。そこからメルセデス代表のトト・ウォルフが言うような「チーム間の力関係を平準化するのが、規約変更の真の目的」という疑念も出てきたわけだ。とはいえ、いまさらマシンコンセプトを根底から変えることなどできない。単にリヤの車高を上げれば済むという問題でないことは言うまでもない。「いまできる方法で、その週末に最適なチューニングを探していくしかない」（ウォルフ）のである。

ハミルトンとボッタスはプレシーズンテストの段階から、今季のメルセデスがバランスに問題のあるマシンであることに気づいていた。走れば走るほど、印象は確信となっていった。今季のメルセデスも速いことは速いが、非常にトリッキーな挙動を示す。それでも勝利をもぎ取ったのはさすがだが、今後も厳しい戦いが続くだろう。

開幕戦でのふたつ目のハイライトは、ランド・ノリスの素晴らしいパフォーマンスだった。マクラーレンに新加入したダニエル・リカルドは、これまでバーレーンの予選でチームメイトに負けたことは一度もない。ノリスも今回リカルドをしのぐことはできなかったものの、タイム差はわずか0.047秒だった。

そしてレースでは、サイド・バイ・サイドの戦いをノリスが制し、最終的に４位入賞。一方のリカルドは、ノリスから20秒遅れの７位が精一杯だった。マクラーレンのマシン特性にまだ慣れていないこと、レース序盤の接触でマシンにダメージを負ったことなど、リカルドの結果には考慮すべき部分も多い。それでもノリスのレースペースは、かなり驚異的だったと言わざるを得ない。

そして最後は、角田裕毅である。新型コロナ蔓延による取材制限のために、私はまだF1ドライバーになってからの角田に直接会えていない。しかし、FIA F2時代の走り出してすぐの速さと優れたレース運びには、ずっと引きつけられてきた。デビューシーズンの今季から、ワクワクするような走りを見せてくれるはずである。

この原稿を書く合間には、松山英樹のマスターズ優勝にも大いに興奮させられた。とくに最終日15番ホールで、あえて２オンを狙ったプレイには感銘を受けた。結果的に池ポチャでダブルボギーに終わったが、そこで崩れず見ごとに逃げ切った。あのファイティングスピリットこそ日本人アスリート特有の姿勢だと感じたし、Q1で果敢に２番手タイムを叩き出した角田の走りを想起させた。

今季のそう遅くない段階で角田が表彰台に上がったとしても、私は決して驚かないだろう。



今号の
レポーター

サム・コリンズ
Sam Collins
F1からGTレース、果ては学生フォーミュラまで幅広い分野をカバーする英国人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、近年は英語圏向け放送の解説も務めている。

見るに忍びない“自動運転モータースポーツ”の現状

近年の自動車業界のトレンドのひとつとなり、日々進歩を続けているクルマの自動運転テクノロジー
モータースポーツ界にもその技術は入ってきているが、現状では市販車部門に後れをとっているように見える

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：twitch.tv/roborace

本誌上ではほとんど触れてこなかったが、世界初の自動運転レースカーによる選手権、ロボレースがレースイベントを開催するようになっている。もし、いままでそれを知らなかったとしても無理はない。シリーズのHP上には開催スケジュールは掲載されていないように思えるし、イベントを見られるのもTwitchでライブ配信だけなのだから。

Twitchでは過去の配信を閲覧できるようになっているが、“レースが見られる”ことを期待しないほうがいい。現状ロボレースは自動運転のプログラミングを競うものなのだが、コース上でマシン同士がバトルを繰り広げることはなく、個々にタイムトライアルを行なっている。というのも、マシン同士が頻繁にクラッシュすることに主催者は頭を悩ませていて、これを阻止する方法がまだ確立されていないからだ。

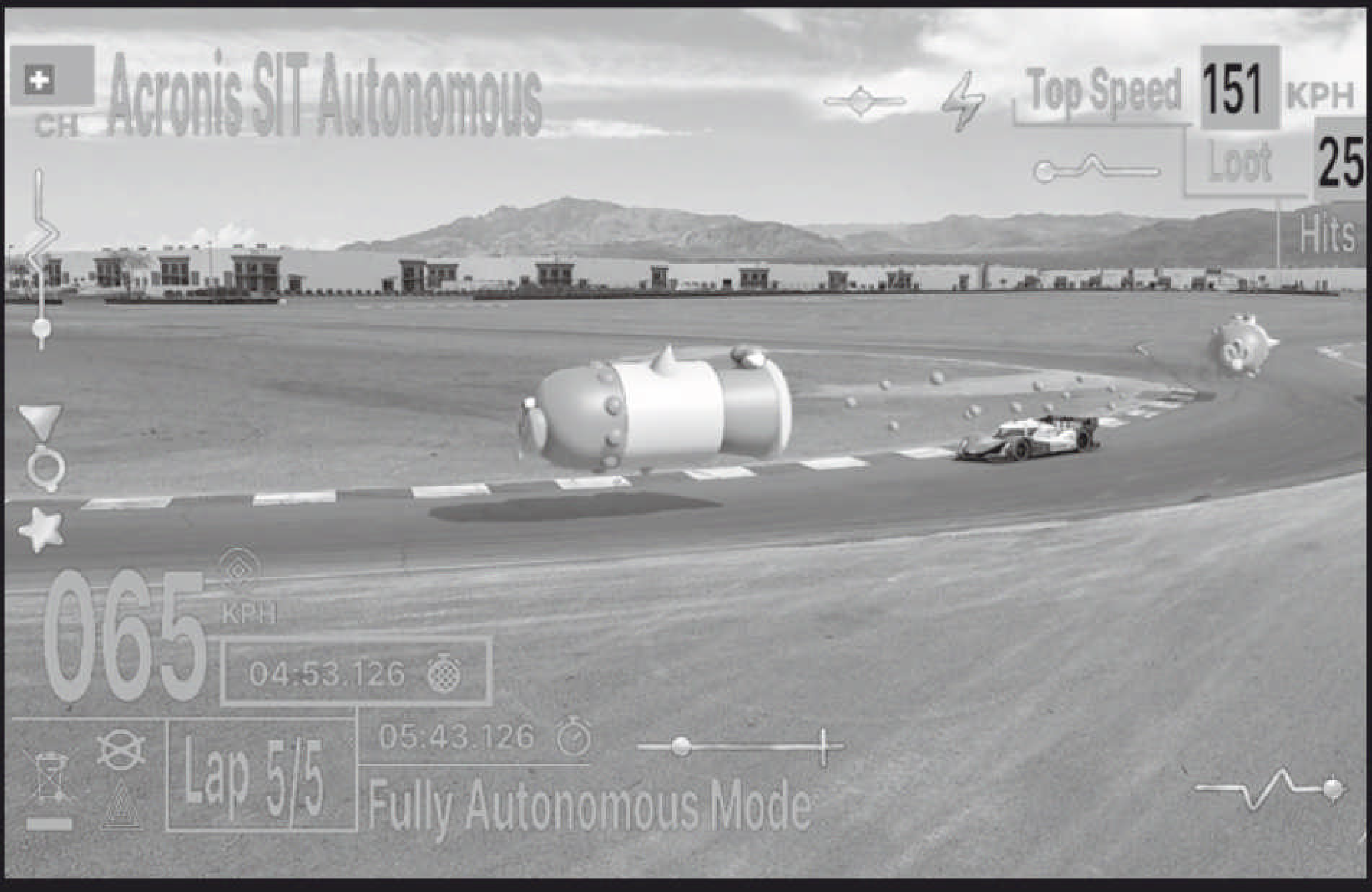
実際にロボレースに登場するのは２台のマシンだけ。スイスのSITチームが専有する１台と、ほかの６チームがシェアする１台だ。しかも、マシンはシリーズ発足前に公開されたコックピットのない未来的なものではなく、LMP3車両をベースに改造された電動マシン『DevBot』だ。各チームが出走前にマシンにソフトウェアをインストールすることになっているため、マシンを共有できるというわけだ。

LMP3マシンをベースにしているのは、タイムアタックの前に“スタートラインまで人間が運転していかなければならない”からだ。人間がコントロールしないと、低速でもパドックからスタートラインまで移動できないのだとしたら、コース上で高速で走れる確率はどれほどなのだろうと疑問に思わずにはいられない。

マシンが自力で走り始めると、少なくとも最初の１周はできる限り速く走ることが求められる。とはいえ、肝心のスピードはそれほど高くない。２周目になると状況が変わり、配信映像上ではコース上にカラフルな物体がいくつも浮かんでいるように見えるようになる。これは“ロボレースメタバース”と呼ばれているもの。マシンにはこのバーチャルの物体が認識できるので、これらを避けたり、ときにはわざと突っ込んでいったりする。その結果、真剣なモータースポーツというよりも、低予算で作られた初代プレイステーション用ゲームに近い、かなり奇怪な光景が繰り広げられる。ちなみにイベントの配信中に終始ダンスミュージックが流れているのだが、そんななか画面上に現れるクレイジーなCGを見ていると、誰かにこっそりと幻覚剤を飲まされてしまったのではないかと不安な気持ちになってくる。これを見るのは、けっこう大変だ！

今日の自動車業界において、自動運転技術は大きなトレンドのひとつになっていて、大手メーカー各社は毎年何兆円という莫大な金額を研究開発に投じている。そして、テスラに代表されるように、自動運転モードを備えたクルマが市場に登場するなどの成果が出始めた。まだ完璧というにはほど遠いが、その技術は公道を走る公道を走る自動車では充分に通用している。だからこそ、モータースポーツが市販車部門に大きく後れをとっているのは見るに忍びない。モータースポーツは自動車技術の最先端に位置づけられるべき存在だ。DevBotが駐車場に作られたこじんまりとしたコースを１周するのに苦戦する様を見せるのは、この業界にとって決していい宣伝にはならない。

ロボレースは次のシーズンに向けて、改善策を模索中だというが、課題は山積している。自動運転のレースというコンセプトは素晴らしく、魅力的で、やりがいもありそうだ。ただ、現在のロボレースは、そこに秘められた大きな可能性に追いついていない。へんてこな“メタバース”の要素を排除し、純粋なタイムトライアル競技に方針転換し、最速タイムを出したものが優勝とすべきだ。そして、マシンの台数を増やし、最終的にはホイール・トゥ・ホイールのしっかりとしたレース形態を導入すべきだろう。



上が実際の配信の様子。中央に位置する物体が“ロボレースメタバース”だ。かつてイギリスでテストを重ねていたころはよくウォールに激突するなどしていたこともあり、現在はすべてのイベントがラスベガス・モータースピードウェイの駐車場で行なわれている。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

いまこそ“世界の宮園”を称えよう

新型コロナウイルスの感染拡大は収束する気配も見せず、世間は暗澹たる空気に包まれたままだが、国内モータースポーツは厳重な感染防止策を講じたうえで、予定どおり開幕を迎えた。イヤなご時世ではあるけれど、コース上を突進する選手やレーシングカーの姿を眺めて少しでも気分を晴らしていただけたらと思う。

ところで、開幕と言えばバーチャルレースも新しいシーズンが開幕したことを忘れてはいけない。

FIA公認の選手権として2018年に始動した『FIAグランツーリスモ チャンピオンシップ』(GTC)では、これまで３シーズン、幾多の名勝負と人間ドラマが繰り広げられてきた。ドライバー世界一を決める『ネイションズカップ』の３年目となった昨年はなんと日本の宮園拓真が世界チャンピオンとなった。

ただの世界チャンピオンではない。メーカー毎のチーム戦であるマニュファクチャラーシリーズでもミカエル・ヒザル、ダニエル・ソリスと組んで総合優勝、FIA公認シリーズ２冠を飾ったのだ。リアルの世界にたとえれば、F1とWECの両方でシリーズチャンピオンになったようなものだ。

残念なことにコロナ禍に揺れた昨年は、リアルイベントとして開催される予定だった『ワールドツアー』が開幕戦のオーストラリア以降中止となり、本来であればモナコに世界中の有力選手を集めて開催されるはずだった世界一決定戦『ワールドツアーファイナル』も行なわれなかったため、宮園の戦いと世界チャンピオン戴冠はバーチャルの世界のなかだけで完結してしまった。また、リアルの世界では角田裕毅がF1にデビューしたこともあってか、偉業のわりには話題が盛り上がらなかった。

だが、宮園の獲得した栄冠は正真正銘のFIA認定ワールドチャンピオンなのだ。FIAは例年年末にFIA年間表彰式を開催し、FIA選手権のチャンピオンを表彰する。今年は残念ながらコロナ禍を受けてオンライン上での開催となったが、F1ワールドチャンピオンのルイス・ハミルトンやルーキー・オブ・ザ・イヤーとなった角田と並んで宮園も出席、その栄誉を称えられている。

たしかに、昨年GTCのレースはすべてオンライン上で開催されたので、どうしても露出が地味になってしまったことはある。それでも日本からFIA世界チャンピオンが生まれたのだからもう少し話題になってもよかった。充分な情報発信ができなかった自戒もこめて、あらためて宮園の戴冠をお知らせするとともに称えたい。

新チャンピオンの宮園はバーチャルレースの世界ではニューエイジに分類される選手だと言っていいだろう。この数年で力を発揮して世界戦上位を戦うようになった。レースの攻防で突然仕掛けて周囲を驚かせる思い切った頭脳的戦略は宮園の持ち味だし、その戦略を結果にしっかり結びつけるドライビングテクニックも「強く」「速い」。あえて言うなら、若干の「脆さ」を感じるけれど、それも宮園の魅力だ。

そして、GTCの４シーズン目となる21年シーズンが４月21日に開幕した。

今年度も国・地域の代表選手によってドライバー世界一を目指して争われる『ネイションズカップ』と、自動車メーカー単位で組まれたチーム戦である『マニュファクチャラーシリーズ』の、ふたつの選手権が開催される。このシリーズに加え、世界各地のトップ選手らが対決する全４戦の『ワールドシリーズ』、シーズン前半を締めくくる『ワールドシリーズ Showdown』、年間王者を決定する『ワールドファイナル』が予定されており、開催される国と地域は61を数える文字どおりの世界選手権である。

このご時世で、これだけ広範囲の参加者を集めることができるのは、バーチャルレースならではだ。世界トップクラスを戦う選手たちは、これだけ広大な裾野から勝ち抜いてきたエキスパートだけあって、そのパフォーマンスは半端がない。グランツーリスモSPORTの経験がある方なら、彼らがどれほど飛び抜けたテクニックを駆使するか分かるだろう。「ゲームオタク」などと片付けたら、たぶんバチが当たる。

21年シーズンの全レースは、公式YouTubeチャンネル『Gran Turismo TV』および『グランツーリスモLIVE』で全世界に放送される。まだまだ不要不急の外出自粛が推奨される世情ではある。ぜひバーチャルレースを戦う世界トップ選手の走りを眺めて、気分を晴らしていただきたい。



Photo : SIE

auto sport No.1551 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

4/5 [mon]

INDY レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング、5月30日に決勝が行なわれる第6戦インディ500の第3ドライバーに、昨年はデイル・コイン・レーシングからシリーズに参戦したサンティーノ・フェルッチを起用すると発表

4/6 [tue]

WEC ACO、8月21〜22日の開催へと延期された第4戦ル・マン24時間のレースウイークのスケジュールを一部発表。2020年に初めて採用された予選"ハイパーポール"が決勝スタート前々日となる19日木曜の夜に開催されることなどが明らかに

DTM ワーケンホルスト・モータースポーツ、2021年に向けドライバーラインアップを発表。マルコ・ヴィットマンが起用されることが明らかに

DTM ハウプト・レーシング・チーム、2021年に向けドライバーラインアップを発表し、マクシミリアン・ゴッツとヴァンサン・アブリルが起用されることが明らかに

GT ITコンサルティング企業のグランバレイ、GT300クラスAudi Team Hitotsuyamaとデータ分析パートナーシップの契約を延長。2017年から続くサポートを21年シーズンも継続すると発表

4/7 [wed]

WEC LMP2クラスに参戦するユナイテッド・オートスポーツ、8月21〜22日に開催されるル・マン24時間の第3ドライバーにアレックス・リンを起用すると発表

IMSA ウェザーテック・スポーツカー選手権の2021年シーズンのスケジュールが変更され、7月4日に予定されていた第6戦モスポート・パーク2時間40分がキャンセルとなり、6月27日に開催される第5戦ワトキンスグレンがダブルヘッダーとなることが明らかに

4/8 [thu]

F1 アストンマーティン、ニコ・ヒュルケンベルグをリザーブおよび開発ドライバーに起用すると発表

WEC ポルシェ、第2戦ポルティマオ8時間と第4戦ル・マン24時間においてLM-GTE Proクラスに参戦するワークスチームの91号車の第3ドライバーにフレデリック・マコヴィッキを、92号車の第3ドライバーにマイケル・クリステンセンをそれぞれ起用すると発表

S-TAI STO、4月17〜18日に開催される第2戦SUGO3時間のエントリーリストを発表。全9クラス55台が名を連ねる

4/9 [Fri]

F1 メルセデスが技術部門の体制変更を発表。7月1日から現テクニカルディレクターのジェームズ・アリソンがチーフテクニカルオフィサーに就任し、マイク・エリオットがアリソンの後任を務めることが明らかに

INDY 4月8〜9日のあいだ、インディアナポリスでプレシーズンテストが開催され、チーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデンが2日間の総合でトップタイムをマーク

GTWC WRT、2021年に向け参戦体制を発表。アウディR8 LMSを3台投入し、30号車にケルビン・バン・デル・リンデとベンジャミン・ゲーテ、31号車にフランク・バードと富田竜一郎、32号車にドリス・ファントールとチャールズ・ウィーツがそれぞれ起用されることが明らかに

『オートスポーツ』No.1550 発売

4/10 [sat]

FE 第3戦ローマE-Prix DSテチーターのジャン-エリック・ベルニュが優勝。2位にジャガー・レーシングのサム・バード、3位に同じくジャガー・レーシングのミッチ・エバンス

GT 開幕戦岡山 予選 GT500クラスはKeePer TOM'S GR Supra（平川亮／阪口晴南）が、GT300クラスはGAINER TANAX GT-R（平中克幸／安田裕信）がそれぞれポールポジションを獲得

4/11 [sun]

FE 第4戦ローマE-Prix メルセデスEQのストフェル・バンドーンが優勝。2位にマヒンドラ・レーシングのアレクサンダー・シムズ、3位タグ・ホイヤー・ポルシェのパスカル・ウェーレイン

GT 開幕戦岡山 決勝 GT500クラスはENEOS X PRIME GR Supra（大嶋和也／山下健太）が、GT300クラスはリアライズ日産自動車大学校 GT-R（藤波清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ）がそれぞれ優勝

➔ go to p.12

GT つちやエンジニアリングの初代代表を務め、名メカニック、チューナー、レーシングチーム監督として活躍した土屋春雄氏が逝去。享年76

4/12 [mon]

SF 日本レースプロモーション、当初10月2〜3日に岡山で開催が予定されていた第6戦について、日程を10月16〜17日とし、開催地もツインリンクもてぎに変更すると発表

SF モビリティランド、4月24日〜25日に開催される第2戦鈴鹿のエントリーリストを発表し、ジュリアーノ・アレジが中嶋一貴の代役としてKuo VANTELIN TEAM TOM'Sから、小高一斗が小林可夢偉の代役としてKCMGからそれぞれ参戦することなどが明らかに

SF B-Max Racing、2021年の第2戦以降の参戦体制を発表。50号車にイブ・バルタス、51号車に松下信治が起用されることが明らかに

➔ go to p.53

WEC ハブオート、ポルシェ911 RSRで参戦する第4戦ル・マン24時間のエントリーをLM-GTE Amクラスから、LM-GTE Proクラスへ変更したと発表

OTHER ベントレー、GT3規定車両をベースとしたコンチネンタル GT3パイクスピークを開発し、6月27日に開催されるパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムのタイムアタック1クラスに参戦すると発表。リース・ミレンがステアリングを握る

4/13 [tue]

F4 高木真一率いるBionic Jack Racing、2021年度のスカラシップドライバーに岩澤優吾を選出したと発表

WTCR トム・コロネルが2021年のTCRヨーロッパへ参戦すると発表。コムトゥユー・レーシングから旧型のアウディRS3 LMSをドライブすることなどが明らかに

4/14 [wed]

F1 フォーミュラ・ワン・グループのCEOを務めるステファノ・ドメニカリ、週末の日程を2日間とすることが通常化される可能性を否定し、レース主催者たちもスケジュール短縮への動きに反発していると主張

F1 マイアミガーデンズ市の委員会がマイアミ市街地でのグランプリ開催について、マイアミガーデンズにあるナショナル・フットボール・リーグ（NFL）のクラブ『マイアミ・ドルフィンズ』の拠点『ハードロックスタジアム』周辺でレースを開催する案を承認。これによりマイアミGPの開催が実現に近づく

4/15 [thu]

F1 6月11〜13日に開催される予定の第7戦カナダGPが新型コロナウイルスの感染再拡大の影響により中止になる見通しであるとの報道。一方、F1側は「現在もカナダGPのプロモーターとは協議を続けている」とコメント

WEC スクーデリア・キャメロン・グリッケンハウス、5月1日に行なわれる開幕戦スパ・フランコルシャン6時間を欠場し、デビューを第2戦ポルティマオ8時間に延期すると発表

4/16 [fri]

F1 マクラーレン、レギュラードライバーのダニエル・リカルドとランド・ノリスがレースを欠場する事態に備え、ポール・ディ・レスタをふたりのリザーブドライバーとして登録したことを明らかに

DTM シリーズが2021年の暫定エントリーリストを発表。メルセデス、アウディ、BMWの3メーカーのGT3車両15台に加え、1台のマクラーレン720S GT3、2台のフェラーリ488 GT3の計18台が参戦。ドライバーは、昨年レッドブルからF1へ参戦したアレクサンダー・アルボンら19名が名を連ねる

4/17 [sat]

F1 第4戦スペインGPのプロモーターが5月9日に決勝が行なわれる同レースを新型コロナウイルスの感染拡大状況を踏まえ無観客で開催すると発表

F1 第2戦エミリア・ロマーニャGP 予選 メルセデスのルイス・ハミルトンがポールポジションを獲得。2番手にレッドブルのセルジオ・ペレス、3番手に同じくレッドブルのマックス・フェルスタッペン

INDY 開幕戦バーバー 予選 アロウ・マクラーレンSPのパト・オワードがポールポジションを獲得。2番手にアンドレッティ・オートスポートのアレキサンダー・ロッシ、3番手にチップ・ガナッシのアレックス・パロウ

S-TAI 第2戦SUGO3時間 グループ1（ST-X、ST-Z、ST-TCR、ST-Q、ST-1）予選 ST-Xクラスの31号車LEXUS RCF GT3（永井秀貴／嵯峨宏紀／小高一斗）がポールポジションを獲得

4/18 [sun]

F1 第2戦エミリア・ロマーニャGP 決勝 フェルスタッペンが優勝。2位にハミルトン、3位にノリス

➔ go to p.3

INDY 開幕戦バーバー 決勝 パロウが優勝。2位にペンスキーのウィル・パワー、3位にチップ・ガナッシのスコット・ディクソン ➔ go to p.66

S-TAI 第2戦SUGO3時間 Gr-1（ST-X、ST-Z、ST-TCR、ST-Q、ST-1）決勝 ST-Xクラスは16号車PC Okazaki 911 GT3R（永井宏明／上村優太／中山雄一）、ST-Zクラスは23号車TKRI 松永建設 AMG GT4（DAISUKE／元嶋佑弥）、ST-TCRは75号車おとぎの国 CIVIC TCR（塚田利郎／蘇武善和／霜野誠友／清瀧雄二）、ST-Qクラスは28号車ORC ROOKIE Racing GR SUPRA（蒲生尚弥／豊田大輔／山下健太／小倉康宏）、ST-1クラスは38号車muta Racing GR SUPRA（堤優威／阪口良平／堀田誠）がそれぞれ優勝

4/23 [fri]

WRC 第3戦クロアチア

『オートスポーツ』No.1551 発売 この号です

4/24 [sat]

FE 第4戦バレンシアE-Prix

SFL 第4・5・6戦鈴鹿

WRC 第3戦クロアチア

4/25 [sun]

INDY 第2戦セントピーターズバーグ

FE 第5戦バレンシアE-Prix

SF 第2戦鈴鹿

SFL 第2戦鈴鹿

S-TAI テスト@富士

WRC 第3戦クロアチア

4/26 [mon]

WEC テスト@スパ・フランコルシャン初日 27日まで開催

5/1 [sat]

INDY 第3戦テキサス

WEC 開幕戦スパ・フランコルシャン6時間

INDY 開幕戦バーバー

5/2 [sun]

F1 第3戦ポルトガルGP

5/3 [mon]

『オートスポーツ』No.1552 発売

※このページの情報は4月19日（月）時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年5月8日号（隔週金曜日発売）
2021年4月23日発売　第58巻第8号　通巻1551号

No.1551 5/8号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	平田　勝	Masaru Hirata

―おくやみ―

日本モータースポーツ記者会（JMS）の元会員であり、本誌にはF1やスーパーGTを題材に寄稿していただいていた高桐唯詩（たかぎり ただし）さんが4月14日午後2時15分、ご病気のため永眠されました。享年72。
ここにご生前のご功績を偲び、心からご冥福をお祈り申しあげます。

オートスポーツ編集部一同

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

SAN-EI
CORPORATION


S.Kusakai

変わった風向き

#51 松下信治 B-Max Racing Team 参戦開始

スーパーフォーミュラが2021シーズンを迎えようとしていた矢先
「B-Maxの2席が決まらない、決められない」という問題が発生した
この事態を解きほぐそうと、本誌（No.1548）では緊急企画を掲載
関係各位、ファンへ、SFの未来を真剣に考えることを投げかけた
そして事態は、ファンが求める理想系へと大きく舵を切った

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／auto sport

4月12日、松下信治がB・Maxレーシングチームから全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）第2戦鈴鹿に出走することが発表された。B・Maxが開幕戦から松下を起用しようとしたところ、エンジン供給者であるホンダからそれを認められない旨の連絡が入り、結局シリーズ開幕戦欠場を余儀なくされたのは既報のとおり。この事態を受けて真相を知らない一部では、ドライバー起用に口出しをするとしてメーカーに対する短絡的な批判が起きたりもしたが、本誌では事態の改善を願い問題を解きほぐしてきた。そして4月に入って事態は大きく動いたのである。

当初の予定どおり、松下をチームに迎えSF第2戦から参戦することになったB・Max組田龍司総代表は語る。

「ここまでたしかにいろんな話がありました。以前の約束についてホンダさんの方針が変わって、そのままではいけなくなった。でも過去に良かったことがいまダメになることがあるなら、未来にまた方針が変わることがあるのかもしれない。それが確信できていたわけではありませんが、きっとさまざまな記事、反響を見て、JRPさんとともにホンダさんも、ファンが望んでいることは何なのかを再考して、優先順位を変更する英断を下していただけたのかなと、いまはすごくポジティブに喜んでおります」

第2戦から松下を起用することについて、組田総代表にはホンダから急に連絡が来て話が進んだのだろうか？

「そうです。突然『ちょっと話せるかな』というかたちでご連絡をいただきました。4月1日から新年度になったところで、新体制になったみなさまが考えた結果だとうかがっています」

松下がB・MaxからSFに出走すれば、元々昨年は松下でシリーズを戦おうと準備を進めながらも松下から一方的に合意を破棄され、土壇場で取り残されたかたちになり急きょ体制を作り直さなければならなかったスリーボンド ドラゴコルセとしては、1年越しでドライバーを横取りされたようであり、決して面白い話ではないかもしれない。

「正直言って今回の騒ぎになるまで、2019年末にスリーボンドさんと松下選手のあいだで起きたことについては、私どもは知らなかったんです。あとになってホンダさんがSFではスリーボンドさん、GTでは別のチームでシートを準備していたということを聞きました。同じ立場で考えれば、スリーボンドドラゴコルセのみなさんの胸中はすごく分かります。チームとしての心情というか考え方、感じることというのはたぶん同じだと感じますし、理解もできます。ただ、そうは言っても、いまの状況でSFを戦おうと考えているチームにとって、ドライバーは戦闘力の面でもっとも大きな要素を占める存在ですから、いまの私どもは松下選手と一緒に今シーズンを戦っていきたいと思っています」

昨年、スリーボンドに対してホンダは、松下を紹介するとともに協賛金の支払いを申し出ていた。つまり、この時点でホンダは松下を「ホンダのドライバー」として位置づけ支援するつもりだったということだ。しかし今回、B・Maxが松下にSFのシートを用意するにあたって、ホンダからドライバーに付随した協賛金が支払われることはないという。つまり、少なくとも現時点では、ホンダの育成枠から巣立ったフリーランスのドライバーが所属するチームに対し、JRPがエンジンを供給することにホンダとしては異を唱えないという立場である。

「ホンダさんからの協賛金はありません。あくまでも今回のお話は、以前の条件、つまりお金を含めたサポートはしないけれどチームに干渉もしないという条件に戻すというものです。ですから足りないお金については、うちが

チームもドライバーも パフォーマンスで勝負する "スポーツ"本来の姿へ——

#51 松下信治 B-Max Racing Team

M.Hirata



2020年中盤までFIA F2で戦い、第4戦以降、B-MaxからSFに参戦した松下。最終戦富士では3位表彰台に登壇。今季は第2戦鈴鹿が初走行となり、走り込めていない状況ではあるが、走れることに感謝し、「久々のシングルシーターでの全開バトルを思いきり楽しみたい」という。

努力して集めてくるしかありません。でも、これは独立系チームであればどんなチームでも同じことじゃないでしょうか。逆に言うと、そういう条件を満たすことさえできれば、いわゆるメーカー系のチームではなくても自分たちで資金を集めてＳＦに新規参入できるということになるわけです。まずはそういう環境を認めてもらえたということだけで充分です。あとは自分たちが頑張るだけですね。途中で倒れていなくなっちゃうかもしれないですけど、そうならない努力を一生懸命しようと思います」

昨年のスリーボンド ドラゴコルセはＢ・Ｍａｘと同じ独立系のチームでありながら、ホンダの育成ドライバーを預かるかたちで松下を迎えようとした。一方、今年のＢ・Ｍａｘはフリーのドライバーとして松下を迎えようとしている。協賛金の有無を含め、これでつじつまが合う。新年度、条件が再検討されていわば"落としどころ"がまとまり、事態が収束しようとしているようだ。組田総代表は続ける。

「本来スポーツのアスリートというのは、自分のためだけに物事を考えて良い生き物だと思うんです。モータースポーツの場合、エンジンの供給と開発、車体の開発という部分があるのでほかのスポーツと同列には語れませんが、彼らがメーカーの垣根を越えて、ＧＴではどこに行ったら勝てるかな、ＳＦではどこに行ったら勝てるかなと考えられるようになれば、チームもドライバーもお互いが選んでもらうべくパフォーマンスを見せようと頑張るので、全体が面白くなりますよね。いわゆるサラリーマンドライバーのようなかたちに収まってしまわないで、ドライバーはパフォーマンスで勝負する本来のスポーツ選手となれるわけです。そういうかたちが未来で実現したら、すごくいいなと思います」

ドライバーマーケットの活性化へ

ドライバーが純粋にドライバーとしての能力を発揮する過程で、ある意味「ワガママ」になったとき、それを吸収して活躍する場を提供し、ファンが喜ぶイベントにまとめ上げるのがチームでありＪＲＰでありメーカーの仕事だと組田氏は言っている。

もちろん、レースがビジネスの上に成立している以上、そのワガママには限度があるのは当然だ。しかし今回、自らの夢を追い求めた結果、かなりの不義理を働いてＳＦから去ったはずの松下をＳＦに迎え入れるための"落としどころ"が用意されたのは、ひとえに松下信治というアスリートのパフォーマンスやタレント性を含む"実力"を高く評価する人々がさまざまな方面にいて、いくつかのハードルをなんとかして越え、ファンが求める日本のトップフォーミュラの理想形を追求しようと決意したからにほかならない。本誌が取材している限り、現時点でそれぞれのチーム、メーカー、そしてドライバーに遺恨はないと感じる。

「今年、第2戦から松下選手はうちのチームから出走しますが、22年以降は分かりません。松下選手は自分の実力をさらに出せるチームからオファーを受ければ違う環境で戦うことになるかもしれません。私どもとしては、来年松下選手に指名してもらえるようチームとしてのパフォーマンスを発揮できるかどうかが問われるシーズンになるのだと思っています」

今回、Ｂ・Ｍａｘとホンダの、あえて言うならば"和解"により、巷間語られていた「他メーカーのＧＴ５００ドライバーをＳＦで起用するのは機密漏洩につながるからＮＧ」とするメーカー都合は事実上存在しないことになる。その結果、ＳＦの"ドライバーマーケット"は活性化するだろうと組田氏は指摘する。

「さすがにトヨタでＧＴに乗っているドライバーが、ホンダエンジンのＳＦに乗ることも、その逆もないでしょうけど、ニッサンというもうひとつの大きなメーカーのドライバーが、トヨタのチーム、あるいはホンダのチームでＳＦに出られる可能性ができれば、チームとしては、よりシビアでシビレる方向へ行くことになります。でも、そこがモチベーションにもなりますから、業界としてはすごくいい方向へ向かうのではないかと期待しています」

一方でファンにとっては、たとえばいわゆるストーブリーグなど、これまでになく楽しみな背景が生まれるのかなと思うんです。メディアを通じて予測とか想像とかが出て、それをファンの方が見て『来シーズンはどうなるんだろうね』と、冬のあいだも盛り上がれるようになりますからね。松下信治というタレント性にあふれたドライバーの走りを見たいと思っているファンは大勢いるわけで、彼がトップフォーミュラに乗らないのは業界にとって大きな損失になるところでした。ホンダさんには、ファンの人たちが本当に見たいと思っていることが何なのかをご理解いただけたということなのかなと思っています。

SUPER FORMULA
未来考察（After Story）



また、その先でメーカーに属さない独立系のチームがメーカー系のチームと戦って勝ったり負けたりというロマンも生まれたりすれば、ＳＦに参戦するチームがもっと増えていくというような波及効果も生じるかもしれません。そうなったら良いですね」

こうして、紆余曲折はあったものの、松下はシリーズ第2戦以降、Ｂ・Ｍａｘのレギュラーシートを確保し、コースを走り出す。レースを前に、松下本人はこう語っている。

「年明けからさまざまな壁がありました。出だしは遅くなってしまいましたが、それでもこうしてグリッドに戻れたことは本当にうれしいです。ファンのみなさんの声が支えとなって、こうしたチャンスをもらえたことに感謝しかありません。

今回の件について、『オートスポーツ』さんの記事でさまざまな事情を知った方も多いと思います。あの記事がきっかけとなって日本のレース界に携わる関係者のみなさん、ファンの方々がそれぞれの意見を述べられていました。そのうえでホンダさんやＪＲＰさん、Ｂ・Ｍａｘさんのご協力があってこそつかむことができたシートだと思っています。本当にありがとうございました。

もちろん、テストもなく開幕戦も走れず、いきなり第2戦からの参戦に不安要素はあります。ただ、それでも精一杯走って、まずは確実に自分たちの全力を出し切りたい。予選でのターゲットとしてはＱ３に進むことを目標に頑張ります。レースでは久々にシングルシーターで全開バトルができるので、それを思い切り楽しもうと思います」

ようやく松下をコースへ送り出すことになった組田総代表も、Ｂ・Ｍａｘの"開幕"に向けてこう抱負を語った。

「第1戦ではイヴ（バルタス）というアメリカ人のドライバーの入国ができなかったので、ほかにドライバーが国内には見当たらず出走することができませんでした。でも、シリーズは（7戦中5戦の）有効ポイント制ということもありますから、第2戦からしっかりと準備を整えてやっていこうと考えています。ただ、松下選手に関しては非常にプレッシャーのかかるレースになるかなとは思います。ほかの選手は、ここまで合同テスト2回とレース1回を走っています。そこで走っているかいないかは、大きな違いになります。まったく事前に走っていない状態でレースウイークを迎え、90分間のフリー走行後にいきなり予選というのはかなり厳しい状況です。でも、松下選手は海外のＦ２で散々経験を積んで、百戦錬磨のドライバーだと思っていますので、チーム一丸となって彼をサポートできるようにしたいと思っています」


今季開幕戦富士に訪れていた松下。このとき、松下は何を思ってレースを眺めていたのだろうか。

auto sport

埼玉トヨペット Green Brave チームオーナー 平沼貴之が語る

GRスープラGT カスタマー供給の理由

スーパーGTのGT300クラスに3台のGRスープラGTが参戦する
GRスープラGTはGreen Braveがサプライヤーの協力を得て開発したJAF-GT車両
昨シーズン、富士で2勝を挙げた最速の呼び声高いマシンだ
なぜ虎の子のGRスープラGTをライバルに供給したのか?
チームオーナーの平沼貴之に話を聞いた

Photo : 埼玉トヨペット（Saitama Toyopet）
Text : 奥野大志（Daishi Okuno）



「カスタマー供給を決めた理由ですか？　昨年のシーズン中、うちのクルマを使いたいと話があり、とても名誉に感じたからです。話をいただいたのは我々が最終戦で優勝する前、今年のレギュレーションが確定する前です。その時点で指名をいただけたのはすごいことだと思っています」

GRスープラGT（52号車）はもともと、グリーンブレイブがマークX MCの後継として開発したマシン。当然、カスタマー供給のプランはなかった。マークX MCで得た知見を活かして開発されたGRスープラGTは、デビュー戦となった開幕戦と最終戦で優勝。コースはどちらも富士で、ドライバーの吉田広樹と川合孝汰は「富士マイスター」に選出された。事実上、GRスープラGTは富士最速のマシンだ。チームはいま、悲願のチャンピオン獲得に向けて一致団結しているが、カスタマー供給という平沼の方針を最初に聞いた時、スタッフは複雑な反応を見せたという。

「レースで実際に戦っている青柳監督や近藤チーフエンジニアは、これまで蓄積してきたノウハウを人に渡すのがイヤだったのでしょう。自分たちが不利になるかもしれないのだから、その気持ちは分かりますが……」

それでも平沼は他チームからのオファーに応え、カスタマー供給を決断した。GRスープラGTを導入したのはLMコルサとマックスレーシングの2チーム。どちらも昨年までRC F GT3を走らせていたチームだ。チームオーナー自らライバルを増やしたことになるが、平沼の考えはちょっと違う。

「供給したことにより、ぼくたちは負けてしまうぐらい大したことないんですか、と言いたいのです。これまでマザーシャシーを3年、GRスープラGTを1年やってきました。クルマへの理解やセットアップに対するアドバンテージは確実にあるはずで、そんなに自信がないのかと。ぼくは全然心配していないので、小さいなとチームに対して言ってしまいました」

GR Supra GT



#60
SYNTIUM LMcorsa
GR Supra GT



#244
たかのこの湯
GR Supra GT



#52
埼玉トヨペットGB
GR Supra GT

GRスープラGTはまず、LMコルサ（60号車）に納車され、マックスレーシング（244号車）には3月後半に納車された。筆者の知る限り、JAF-GT車両を量産し、販売した例は他にない。また、60号車と244号車とは、細部のディテールこそ52号車と若干異なるものの、基本的なスペックは同じ。言い換えれば、JAF-GT車両を使用するチーム同士、三者三様の開発競争が始まっていると言っていい。

「みんなさらっとしているけどすごいことなんだよね。JAF-GTが増え、ものづくりが活発にならないと。強いところに蓋をしていく文化が、日本を弱体化させていると思います。今回のことが波紋となり、ちょっとずつ広がり、お互いに切磋琢磨していけばおもしろくなると思います」

グリーンブレイブはものづくりを重視し、市販レーシングカーであるFIA-GT3購入という道を選ばず、2017年からマザーシャシー、2020年からJAF-GTと自前のレーシングカーで戦ってきた。そして関係者を驚かせた、1年後のカスタマー供給。トヨタディーラーを主体とするレーシングチームがそれを実現させたことも画期的で、グリーンブレイブは名実ともにエントラントからマニュファクチャラーになった。

「本当に名誉なことで、ありがたく思っています。うちのメカニックの評価にもつながりますし、スーパーGTに参戦してまだ4年目のグリーンブレイブが、エントラントのあいだでそういう評価をされているということですから。これ以上の宣伝はありません」

うちのクルマを指名してもらい本当に名誉なことです メカニックの評価にもつながるわけですから

興味深いのは3台のGRスープラGTが、それぞれ違うメーカーのタイヤを使用していること。予選の作戦やピット戦略、マシンメイクにも個性が表われるはずで、レースを戦うチームはもちろん、応援するファンにとっても思わぬ発見や楽しみが見つかるはず。もし、そこまで見越してのカスタマー供給だとしたら、平沼は策士というほかはない。グリーンブレイブは今後、どんな方向に進んでいくのだろうか？

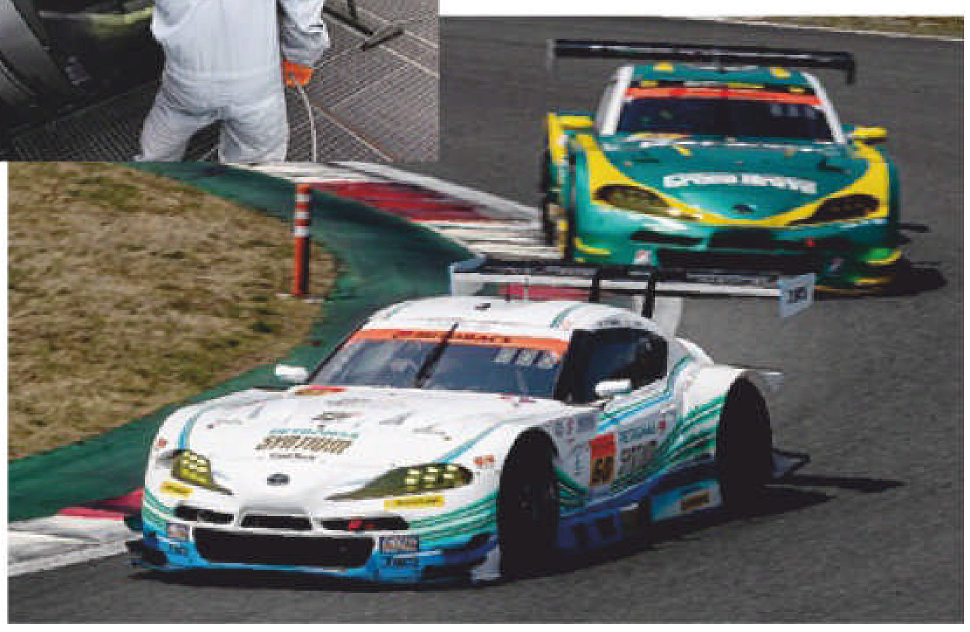
「来年また、うちのクルマを使いたいというチームが増えたらおもしろいですよね。GRスープラGTは、TCDやaprの協力を得て開発しましたが、次は100%自社製でやってみたいです。どうせやるならそこまでやったほうがおもしろくないですか？」

この号が発売される頃には、開幕戦も終わっている。開幕前の岡山公式テストでは、52号車のGRスープラGT速しという印象だったが、果たしてテストどおりのスピードを発揮したのか？ また、新たにGRスープラGTを導入した2チームの初戦はいかに。52号車が残すタイヤの軌跡は、グリーンブレイブの未来につながっている。



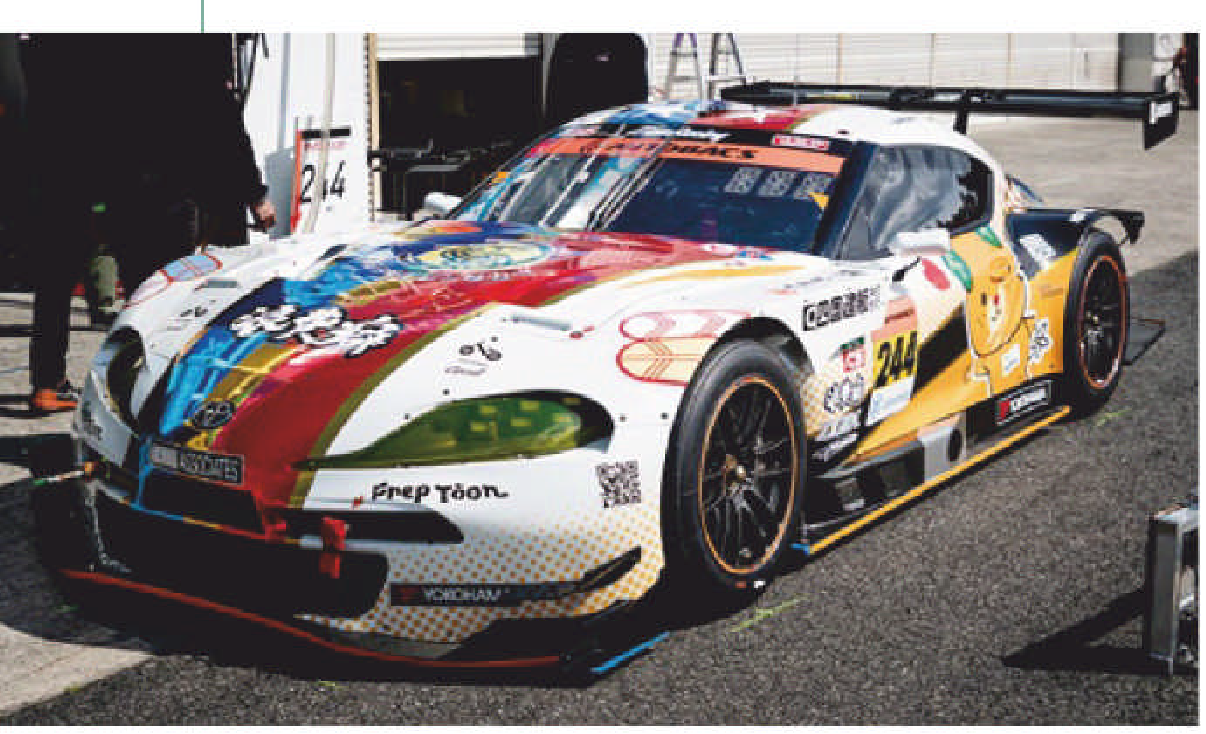


写真は52号車製作時の様子。GRスープラGTの生産は、Green Braveのメカニックが長期出張し、aprで行なわれた。カスタマー供給の2台もaprで生産され、チームスタッフが立ち合い、マシンを理解しながら進められた。



Max Racing GRスープラGT ローンチ

JAF-GTのGRスープラGTには チーム力をプラスする楽しみがあります



GRスープラGTを導入した3つ目のチームがMax Racing。昨年までレクサスRC F GT3で参戦していたチームだ。監督の田中哲也氏はGRスープラGTを導入した理由について「JAF-GT規定で触ることができ、ポテンシャルや将来性を含めてチームオーナーがGRスープラGTの導入を決めました。FIA GT3は出来上がったクルマで、すごくポテンシャルがあるのですが、JAF-GTはチームの戦いというか、チーム力をプラスする楽しみがあります」とコメント。田中監督によると、富士の公式テストがシェイクダウン兼テストになったが、ひとつのセッションでトップタイムをマーク。初期トラブルは出たものの、GRスープラGTのポテンシャルと可能性を感じたという。



Max Racing チーム監督
田中哲也氏

「シーズンが始まったら、同じクルマという意味では最大のライバル。スーパー耐久でもライバルですし、埼玉トヨペットさんと縁があるのかもしれませんね」と田中監督。



愛媛県のイメージアップキャラクター「みきゃん」がボディ横に描かれている。今年は運転席側にみきゃんのライバル「ダークみきゃん」（写真）を入れ、ファンの目を楽しませている。

TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀

モータースポーツの裾野を広げる役割を持った、誰もが楽しめるワンメイクレース。今年で9シーズン目を迎えた86／BRZレースには、そんな表の顔がある。けれどプロドライバーがしのぎを削る〝プロフェッショナルシリーズ〟に限っていえば、それは当てはまらない。今年もスーパーフォーミュラとGT500に参戦する坪井翔、宮田莉朋、中山雄一をはじめ、

自ら信じる戦い方で挑む。

なぜトップドライバーひしめく86／BRZレースへ参戦するのか

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／遠藤樹弥（Tatsuya Endo）／YOZO

川合孝汰、菅波冬悟などスーパーGTを戦う数多くのドライバー、さらにはトップカテゴリーで輝かしい戦績を残してきた服部尚貴や脇阪寿一らベテラン勢の姿もある。そして名だたるドライバーをサポートする陣営も経験豊富なレースファクトリーばかり。このクラスでは緩さなど微塵もない、ガチなバトルが繰り広げられているのだ。

　そこへレカロレーシングチームが参戦してから、今年で3年。チームマネージャー前口光宏氏は「私たちのチームは必ず強くなると信じている。けれど、たやすく〝勝つ〟とは言えない」と、レースの厳しさを肌で感じている。物量作戦、人海戦術を用いたとしても、そう簡単には勝てない。むしろ、さまざまな制約のなかで頭を使いながら答えを出す。そんな戦い方にチャレンジしている。

　レカロジャパンでマーケティングやブランド戦略を統括する前口氏にとって、モータースポーツは近いようで遠い存在でもあった。そこに足を踏み入れたきっかけは、画期的なフルバケットシートとして大人気のプロレーサーRMSの開発だ。脇阪寿一などレーシングドライバーとともにテストを繰り返す日々に身を置き、彼らの発するひと言ひと言に耳を傾けた。そして、貴重なアドバイスを正確に捉え、理解し、商品に反映させるには、自身がモータ



T.Endo



ースポーツの世界に飛び込む必要があると感じたのだ。

そうして2019年にチームを結成し、86／BRZレースに参戦。昨年は初勝利を挙げ戦績は右肩上がりだが、今年はチーム体制を一新した。レースファクトリーに運営を任せず、前口氏がすべてを俯瞰するなかで、メカニックやマネージングスタッフを統括する。プロフェッショナルシリーズを知る者にとって、この手法は異色と映る。いわばゼロからのスタートだから、ひとつひとつ課題を克服し、前へ進むつもりだ。ドライバーはチーム結成以来苦楽をともにしてきた佐々木孝太と、昨年加入した井口卓人。さらに今年は、ビッグニュースがある。スポーツランドSUGOで開催されるラウンド4／5から小暮卓史が加わるのだ。GT500でシリーズチャンピオンを獲得し、フォーミュラニッポン／スーパーフォーミュラでも活躍した小暮が参戦することで起こる化学反応にも注目したい。

そして3月20・21日、迎えたツインリンクもてぎの開幕戦。まず佐々木が予選4番手でチームを沸かせると、悪天候となった翌日の決勝は、ウエットで有利なBSユーザーの井口が状況をしっかり見極めたクールな走りで5位という鮮やかな結果を残した。

「レースの世界で学ばなければいけないことは山ほどある。いまは、ひたすら勝つというのはどういうことか、その答えを探し続けている。レースの世界は結果がすべて。勝たなければ意味がない。勝ちたい。でも周囲のチームを見ると簡単に口にして良いものではないんじゃないかとさえ思う。勝つために何をすべきか、何ができるのか、頭のなかがレースのことでいっぱいになるほど悩み続けなければいけないと思う。この世界では当たり前のことも我々にとってそうでないものもある。他のチームの真似をしても決して強くはならない。チーム全員の力を借りて、知恵を絞り、気持ちをひとつにして、最終的にはドライバーのためにどんな準備ができるか。開幕戦では、ふたりのドライバーが予選、決勝それぞれで素晴らしいパフォーマンスを見せてくれた。チームの誰もが自分の仕事をしっかりこなしている。我々は必ず強くなる。このチームで、ドライバーとメカニックとともに勝ちたい。3年目にしてようやく挑戦したいと思う」と前口氏。そんな強い思いを共有し、レカロレーシングチームは86／BRZレースを戦う。



N.Mitsuhashi

決勝レース 15位

No.906
RECARO BRZ DL K
佐々木孝太選手
予選4位（2'16"746）

予選前日の練習走行では佐々木、井口とも思うようにタイムが伸びない。佐々木は担当メカニックと時間をかけて対策を練った。そして深夜にまでおよんだミーティングの結論は、タイヤの内圧を上げること。しかも一気にコンマ2も高めるという作戦に出る。これが翌日の予選で4番手という素晴らしい結果をもたらした。「コースインして1コーナーの進入でステアリングを切ったとき、"あっ、違う"と自分でも驚きました。しっかりグリップしてフィールもいい。これはいけると思いましたね」と佐々木はしてやったりの様子。



YOZO

決勝レース 5位

No.988
RECARO BRZ BS T
井口卓人選手
予選15位（2'17"177）

一方、予選15位の井口は「いいタイムが出せたと手応えがあったのに、順位を見て"あれっ？"という感じ。みんな速いですね」と納得がいかない。井口の言葉どおり、予選はたった1秒差のなかに22人がひしめき合う大接戦。そのうち11番手までがコースレコードだ。そしてポールを獲得した佐々木雅弘の2分16秒678というトップタイムは、昨年のそれより1秒近くも速い。レギュレーションでがっちり縛られたナンバー付き車両によるワンメイクレースの世界で、各チームがいかにマシンのパフォーマンスを高めるため情熱とノウハウを注ぎ込んでいるのか。タイムにも86／BRZレースのスゴさが垣間見える。



N.Mitsuhashi

錚々たる名前が並ぶ86／BRZレース開幕戦のリザルト

優勝	No.34	佐々木　雅弘
2位	No.521	川合　孝汰
3位	No.98	近藤　翼
4位	No.82	谷口　信輝
5位	No.988	**井口　卓人**
6位	No.160	吉田　広樹
7位	No.56	鶴賀　義幸
8位	No.25	水谷　大介
9位	No.199	大原　佳祐
10位	No.88	手塚　祐弥
11位	No.18	中山　雄一
12位	No.11	脇阪　寿一
13位	No.41	坪井　翔
14位	No.97	橋本　陸
15位	No.906	**佐々木　孝太**
16位	No.700	吉田　綜一郎
17位	No.31	青木　孝行
18位	No.557	大西　隆生
19位	No.504	冨林　勇佑
20位	No.550	宗藤　昌太朗
21位	No.80	宮田　莉朋
22位	No.123	松井　孝允
23位	No.610	大島　和也
24位	No.5	井上　尚志
25位	No.60	服部　尚貴
26位	No.70	伊東　黎明
27位	No.813	坂　裕之
28位	No.293	岡本　大地
29位	No.10	菅波　冬悟
30位	No.7	堤　優威
DNF	No.1	久保　凜太郎

PORSCHE
CARRERA CUP
JAPAN

Mobil 1 / MICHELIN / BOSS / TAG Heuer / APLUS / Suzuyo / BOSE / HAZET / PUMA / AGREX

さらなる高みを目指し挑戦する獅子たち

完全なイコールコンディションで争われる世界最速のワンメイクシリーズ
“ポルシェカレラカップジャパン”の熱き戦いの火蓋が今年も切って落とされた



ワンメイクレースの最高峰「ポルシェカレラカップジャパン（ＰＣＣＪ）」は、これまでに参戦経験者の多くがスーパーGTなどのトップカテゴリーへと羽ばたき、活躍を見せている。21年目のシーズンを迎えた今年は、「プロクラス」「プロアマクラス」「アマクラス」の3クラスに区分され、全11戦のクラス毎の順位で獲得するポイントによりシリーズランキングが競われる。ゼッケンカラーは、プロクラスがホワイト、プロアマクラスがイエロー、アマクラスがオレンジに塗り分けられ、シリーズチャンピオンはプロクラスの最終ポイントランキングトップのドライバーに与えられる。

プロクラスは、昨年ＰＣＣＪ史上最多となる3度目のチャンピオンに輝いた近藤翼、2度王者を獲得した小河諒、4年連続ランキング2位の上村優太が参戦。この実力者たちに、今年のポルシェジャパンジュニアドライバーの大草りきが挑む。第1・2戦が開催された岡山大会では、レベルの高い戦いが繰り広げられて上村と近藤が各1勝をマーク。だが、4人のドライバーの実力は僅差なので、今年のチャンピオン争いは例年以上に熱くなりそうだ。

プロアマクラスは、昨年初代クラスチャンピオンに輝いた内山清士、ＩＫＡＲＩ、浜崎大が引き続き参戦。この3人の実力は拮抗しており、岡山大会でも熱いバトルが展開された。またアマクラスは、5台がシリーズエントリーしており、昨年のクラスチャンピオンＳｋｙ Ｃｈｅｎを誰が打ち破るのかに注目したい。

2021 PCCJ DRIVERS Line Up

Pro CLASS

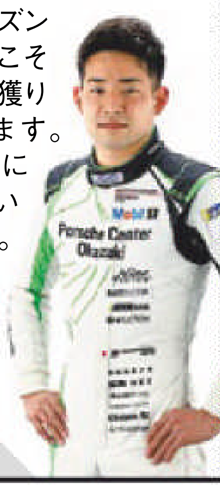
24 近藤 翼
NK Racing

昨年に引き続き、今年もチャンピオンを獲得したいですね。今年は攻めて戦っていきたいので、優勝回数でもトップに立てるように頑張ります。




31 上村優太
PORSCHE CENTER OKAZAKI

参戦5年目のシーズンになるので、今年こそはチャンピオンを獲りたいと思っています。そのためにも着実にポイントを稼いでいきたいと思います。




60 小河 諒
BINGO RACING

今年のテーマはオヤジの代名詞である「振り向けば小河」です。常にトップに食らいついていき、最後は笑えるように頑張りたいと思っています。




91 大草りき
PORSCHE JAPAN

レベルの高いシリーズなので、カップカーのドライビングに慣れて結果を残していきたいです。先輩たちに早く追いつき、追い越せるよう頑張ります。




ProAm CLASS

25 内山清士
NK Racing

今年も昨年同様の戦いをして、近藤選手と2年連続でダブルチャンピオンを獲得したいです。チームタイトルも防衛できるように頑張ります。




77 浜崎 大
GR-Racing

ライバルの二人は速いので、負けないように練習を積み重ねて頑張っていきたいと思います。一つでも上位でゴールすることができればうれしいです。




98 IKARI
Bionic Jack Racing

カップカーを運転しているのが楽しくて仕方ないので、楽しみながら結果を出せればと思っています。そして今年こそは、チャンピオンを獲得できれば。




Am CLASS

15 神取彦一郎
GRENA Racing

今年からメンテナンスガレージが変わり、クルマのセッティングでまだつかめていない部分がありますが、少しでも前でゴールできるよう頑張ります。




23 滝澤智幸
911Service

少しでも練習する時間を作り、1戦1戦頑張っていきたいと思います。岡山、富士は得意なコースなので幸先の良いスタートを切れればと思っています。




36 Sky Chen
SKY MOTORSPORTS

みなさん速いので、練習を積み重ねて今年もチャンピオンを獲得できるように頑張ります。カレラカップの戦いは腕だけでなく、精神面も鍛えられます。




62 Kuma
Cref Motor Sport

シリーズフル参戦は今年初めてですが、手強い相手が多いアマクラスで腕を磨きながらチャンピオンを目指して頑張っていきたいと思います。




84 Masa TAGA
Cref Motor Sport

PCCJ初参戦になりますが、練習量が絶対的に足りていないと痛感しています。シーズンを通じて楽しみながら結果を残していきたいと思います。





プロクラスは第1～2戦ともに上村と近藤がトップ争いを展開し、その後方から小河がチャンスをうかがう。一瞬のミスも許されない戦いとなった。


プロアマクラスは、両戦とも昨年の王者である内山が逃げ切って連勝を飾る。だが3人の実力はほぼ互角のため、次戦以降の展開が注目される。


アマクラスの開幕戦は、今シーズンPCCJ初参戦のMasa TAGAが、ベテラン陣との戦いを制してデビューウインを飾った。

Porsche Carrera Cup Japan 2021 レースカレンダー

Rd.	Date	Circuit	Event Name
第1-2戦	4月10～11日	岡山国際サーキット	SUPER GT第1戦
第3-4戦	5月3～4日	富士スピードウェイ	SUPER GT第2戦
第5-6戦	5月29～30日	鈴鹿サーキット	SUPER GT第3戦
第7-8戦	7月24～25日	スポーツランドSUGO	SUGOチャンピオンカップレース
第9-10戦	9月11～12日	鈴鹿サーキット	鈴鹿クラブマンレース
第11戦	10月8～10日	鈴鹿サーキット	F1世界選手権 日本GP

前半3大会はSUPER GTのサポートレースとして開催され、決勝レースはポルシェジャパンのtwitterアカウント（@PorscheJP）でライブストリーミング配信を予定する。また今年の最終戦は、鈴鹿F1日本GPのサポートレースとして開催される。

プロクラス ポイントランキングトップ3

Pos	No.	Driver	Pts
1	24	近藤翼	38
2	31	上村優太	34
3	60	小河諒	34

※第2戦終了時点

プロアマクラス ポイントランキングトップ3

Pos	No.	Driver	Pts
1	25	内山清士	40
2	77	浜崎大	34
3	98	IKARI	18

※第2戦終了時点

アマクラス ポイントランキングトップ3

Pos	No.	Driver	Pts
1	15	神取彦一郎	36
2	84	Masa TAGA	32
3	23	滝澤智幸	30

※第2戦終了時点

ROUND2 OKAYAMA

4月11日（日）　晴れ・ドライ　●ベストラップ:24 近藤翼 1'30''257（3/15）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	24	P-1	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	15	22'57''402
2	60	P-2	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	15	22'57''842
3	91	P-3	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	15	23'03''424
4	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	15	23'21''787
5	77	PA-2	浜崎大	GR-Racing VENTILER	15	23'23''722
6	31	P-4	上村優太	Porsche Center Okazaki	15	23'30''486
7	36	A-1	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	15	23'52''183
8	15	A-2	神取彦一郎	GRENA Racing	15	23'52''627
9	62	A-3	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	15	24'04''933
10	23	A-4	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	15	24'08''171
11	84	A-5	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	15	24'19''047
	98	PA	IKARI	BJR PORSCHE	1	1'44''179

P=プロクラス、PA=プロアマクラス、A=アマクラス





第2戦のプロクラスは、スタートでトップに立った近藤が、上村、小河との戦いを制して優勝。上村はゴール後にペナルティを科されて、大草が3位に。プロアマクラスは内山が連勝を飾り、アマクラスは昨年の王者であるSky Chenが優勝。

ROUND1 OKAYAMA

4月10日（土）　晴れ・ドライ　●ベストラップ:60 小河諒 1'30''981（6/15）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	31	P-1	上村優太	Porsche Center Okazaki	15	23'00''139
2	24	P-2	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	15	23'00''416
3	60	P-3	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	15	23'01''244
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	15	23'05''661
5	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	15	23'20''036
6	98	PA-2	IKARI	BJR PORSCHE	15	23'22''097
7	77	PA-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	15	23'23''495
8	84	A-1	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	15	23'53''110
9	15	A-2	神取彦一郎	GRENA Racing	15	23'59''983
10	23	A-3	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	14	24'15''175
	62	A	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	0	
	36	A	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	0	

P=プロクラス、PA=プロアマクラス、A=アマクラス





予選では各クラスともコースレコードが更新される激しいタイムアタック合戦に。決勝では、プロクラスのスタートでトップに立った上村が逃げ切り優勝。プロアマクラスはポール・トゥ・ウインで内山、アマクラスはMasa TAGAが初優勝を飾った。


昨年、ポルシェスプリントチャレンジジャパンにポルシェジャパンジュニアドライバーとして参戦し、シーズン最多勝利を収めた大草りきが今年はPCCJに参戦する。


第2戦は、NK Racingのプロクラスで近藤、プロアマクラスで内山が優勝を飾る。ダブル優勝で幸先良いスタートを切った同チームは、今年もダブルチャンピオンを狙う。



――今季も最大のターゲットのひとつがシリーズタイトル獲得だと思います。今季は17戦のうち、ロードコース／ストリートコースが13戦（ロード7戦／ストリート6戦）となり、比重が高くなった。そちらでのレベルアップを中心に考えていますか？

琢磨：はい。ですが、ロード／ストリートのレース数に関係なく、そこでのパフォーマンスを上げなければいけないことに変わりはないので、比重が高くなったからといって冬のプログラムを変えたということはありません。ロード／ストリート向けではこれまで同様、ダンパープログラムに注力し、僕らが弱点としている部分の底上げのため、いろいろ開発を進めてきています。

――昨季はずっと、ロード／ストリートでクルマのリヤが安定しないという問題に悩まされていました。それで、最終戦セントピーターズバーグ（ストリート）で実績のあるセットに戻したら、パフォーマンスが良くなったということがあった。そのあたりが転機に？

琢磨：はい。僕らがずっと試験的にやってきていたことは結局、うまくいかなかった。それで、最終戦では通常のセットアップに戻しました。〝コンベンショナル〟という言葉を使っていましたけど、それで走ったらいきなりトップ5に入れるタイムを出せた。今年はあまり手の込んだことはやらず、通常のアプローチになると思います。

――オフのテストはずっとその方針で進めてきていたのですか？

琢磨：テストスケジュールは、セブリングで2回、バーバーで1回、テキサ

スで1日と1セッション、オープンテストとして今回のインディ（インディアナポリス・モーター・スピードウェイ）の2日間、というものでした。セブリングの1回目のテストでは15号車でいろいろ試しましたが、最終的にはコンベンショナルなセッティングにしていました。僕のロードでのテストはバーバーだけでしたが、バーバーは路面が新しくなり、タイムが一昨年より2秒ぐらい速くなっています。ファイアストンが持ち込んだタイヤは簡単に言うとハード傾向で、いいタイムが出るまでに時間はかかるけど、その後は安定していて、性能劣化があまりない感じでした。ただ、タイヤが硬すぎて、うまく機能させるのに苦労しました。

――今季からコンビを組んでいるエンジニアのマシュー・グリースリーはどんなタイプですか？　去年までの3シーズンを一緒に戦ったエディ・ジョーンズは乗り手の意向を最大限に汲み入れてくれるタイプだと、琢磨選手は以前に言っていました。

琢磨：マシューは僕と世代が近く、イギリス出身なので、つながりは感じています。僕のF3時代にフォーテックでF3000のエンジニアをやっていましたから、同じような時代背景を持っています。彼は当時の僕のことを知っているから話は合うし、同じイギリスのモータースポーツを経てきている

NEW PROLOGUE.

IndyCar 2021 Season
Kickoff Interview with **TAKUMA SATO**


J.Alley

3度目、そしてシリーズチャンピオンに向けて始まった新たなストーリー

2度目のインディ500制覇で琢磨のプレゼンスは飛躍的に上がった
新たなステージで3度目の制覇、そしてシリーズチャンピオンというピースを求め
クラッパーボードがインディアナポリスで鳴った――

Interview & Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／ジェイ・アレー（Jay Alley）／INDYCAR

ので共通項がとても多い。何度かテストを一緒にやって、コンビネーションは良くなってきています。ただ、ドライバーとエンジニアのコンビネーションというのは、レースの週末、一緒に仕事してみないと分からないところがあるんです。レースに向けてプラクティスや予選でコンディションが刻々と変わっていったときなどに、エンジニアがクルマをどのように変えていくのか、ドライバーが言ったことに対してどう反応するのか。そこが極めて重要なところなんです。これまで一緒に仕事をしてきたエンジニアで言うと、エディの場合は彼がレーシングドライバー出身だったこともあり、僕が言わんとしていることをしっかり理解してくれていました。もちろん、彼がすごく強い部分もあれば、苦手にしている部分もあったから、「一緒にやっていこう」という感じになっていましたね。その前の（AJフォイト時代の）ドン・ハリデイは、僕がインディカーに来てまだ数年しか経っていなかったし、クルマが新しいものに変わったこともあって、彼の経験に頼るところも大きかった。ドンに任せて、そこに自分がスパイスをかけながらうまくマシンを作っていくという感じでした。その意味では、マシューならではの〝色〟のようなものや方向性はまだはっきりとは見えてきていません。たとえば、（レイホール・レターマン・ラニガン・レーシングでグレアム・レイホールを担当するベテランエンジニアの）アレン・マクドナルドといったら、車高をベタベタに低くしていくといった〝型〟みたいものがあります。アンドレッティ・オートスポート（AA）時代、一緒にインディ500を獲ったギャレット・マザーセッドも彼のやり方、スタイルというものを強く持っている。僕の意見も聞くけど、自分のセッティングに確固たる自信があり、結果も出してきた。彼とはKVレーシング・テクノロジー時代にも一緒にやっていたので、僕のAA加入後すぐに、いいマシンを作り上げていくことができました。マシューはヨーロッパ時代、カーリンでロバート・ウィッケンズと組んで実績をあげてきて、インディカーでもエンジニアをやってきているけど、ここでの実績はこれから。ですので、いまはクルマ作りでは僕がリードしている感じです。もちろん、テストでは、彼がカーリン時代からやってきたアイデアをウチにも投入し、チームのエンジニアリングとしてそれらを精査のうえ、自分以外のマシンともシェアしていい結果が出始めています。

――ロード／ストリート戦が多い今季は彼の力が活きてくるのでは？

琢磨：彼は欧州のフォーミュラのやり方をたくさん知っている。その幅はすごく広いと思うので、期待しています。

まわりも大きく底上げしてきた

――さて、インディ500についてですが、それに向けた今回のテストは1

日目が雨でほとんど走れず、２日目はトラブルが連続で発生。それまでの合計周回数は37。最後に何とか２番手のタイムを出したという感じでした。

琢磨：午前中は風洞のデータと実走行のデータ合わせがメインとなったので単独走行が多く、グループランはしませんでした。でも、肝心の午後はトラブルが連発して、まったく走れませんでしたね。今年はエアロスペックが変わり、ダウンフォースを大きくつけられるようになっているので、前を行くマシンに誰でもついていける。ただ、集団のなかで前のほうに出ていくことはできても、いったん前に出たら出たで、ぜんぜん逃げられない。ドラッグが大きすぎるんです。こちらが軽いダウンフォースで、まわりがハイダウンフォースのクルマばかりの場合、順位がシャッフルされて下に落ちてしまったら、まず上がっていけない。去年はプラクティスが１日遅れで始まり、予選後の、次の日の月曜も走行がなくなった。春のオープンテストもなかった。新たにエアロスクリーンが装着されたというのに、そのマシンでインディを走るのは予選前の火曜のプラクティスが初めて。みんな手探りの状態でした。そういうところからチーム間の差が開いていった部分もあった。それでガナッシが独走。そこに唯一、僕が対抗できたけど、それはエディと一緒にマシンをうまく作り上げていく時間がギリギリあったからで、ラッキーな面もあったと思います。でも、今年はまわりも去年のことを経験し、レベルが去年とはまったく違っている。全体が大きく底上げされているので、逃げ切るというレースは難しい。そのなかで強さをどう手に入れて走るかを今回のテスト１日目から始めるべきだったんですが、予期せぬトラブルでかなりの後れをとってしまった。ただ、グレアムはハッピーみたいでしたね。

――彼はノー・トウ（スリップストリームなし）でも一番でした。仕上がり具合では今回、一番ぐらいに見えます。

琢磨：はい。同じチームですし、そこはいい材料です。ただ、５月下旬はもっと暖かくなるでしょうね。12年は気温が37・８℃を超えていたし、暑くなる可能性はある。どう戦うかは、クルマのスペックと決勝日の天気次第です。

――集団走行に近いものができて、リーディングドラフト（大きな車間なく、連なって走っている先頭集団）にいないと勝てない。そのなかでも上位にずっといないといけない戦いになると。

琢磨：はい。だから、基本的なアプロ

H.Matsumoto



琢磨担当エンジニアのマシュー・グリースリー。「100％献身的に、とても親身に仕事をしてくれています。彼のこれまでのノウハウと僕のやり方、その歯車をいち早く合わせて、パフォーマンスに換えていきたいですね」（琢磨）。



今季のオーバル戦はテキサスがダブルヘッダーで、ショートオーバルのゲートウェイと、スーパースピードウェイのインディ500のみ。オーバルは基本的にはインディ500だけに集中しているというが、テキサスでは１戦目が良くないと２戦目もダメ……という流れに陥りがちなので、かなり力を入れているという。



H.Matsumoto

ーチは去年と一緒です。去年もアプローチを突然変えたわけではなく、毎年積み重ねてきたなかで編み出したやり方でしたしね。ただ、今年のクルマはドラッグが大きいから、フルスティントを先頭で走ったら燃費がかなり悪くなりそうです。オプションとしてダウンフォースをつけることはできるけど、やろうと思えば去年のレベルまで落とすことはできる。去年、僕とスコット・ディクソンはダウンフォースが軽いほうでしたしね。

――AA勢がスティント後半にペースダウンしたのは、ダウンフォースを軽くしすぎてタイヤを傷めたから、と見えていました。

琢磨：ダウンフォース自体は彼らと僕らでそんなに変わらなかったと思います。マルコ・アンドレッティが早々にポジションダウンしていったように、AA勢はタイヤがタレることが分かっていたので、リヤウイングにフルスパンのガーニーフラップを付けたりしていました。でも、今年の彼らはリヤウイングに何も付けていなかった。去年、相当悔しかったんでしょうね。今回のテストで彼らはあまり目立たなかったけど、初日のライアン・ハンターーレイの単独走行は非常に速かったし、AA勢はテキサスでのテストでも速かった。ちゃんと分かってプログラムを進めている印象です。今日はトラフィックのなかではペンスキー勢がとても強いと感じていました。単独走行でも速かったし、先頭でも218・5mphあたりで引っ張っていましたしね。

――あらためて、今年の目標は？

琢磨：当然、今年もインディ500は狙っていきます。最初に勝った17年から翌18年に向けてはチームを移り、環境も大きく変わった。ディフェンディングチャンピオンとしてインディ500に戻ったのですが、あのときと今年とでは状況がまったく違う。エンジニアは変わったし、エアロなども違うものになるけど、去年勝ったときと同じチームで迎えるわけですから、2連覇を最大の目標にしたい。ガナッシは腸が煮えくり返るようなレースをさせられてリベンジを期しているでしょうし、チーム・ペンスキーもロジャーがインディのオーナーとなって黙っているわけがないでしょうけど、連覇達成は不可能ではないと思っています。今季全体について言えば、優勝はもちろん目標ですが、シーズンを通していかに安定して上位に着けられるかに例年以上の重点を置いています。気持ちは「チャンピオンを狙う」状態ですが、現実的に考えれば、ランキング3位になれるぐらいコンシスタントになって初めて、チャンピオンが狙えるものだと思います。タイトなコンペティションのなかで常にトップ5を目指し、それを実現したい。僕とグレアムがチームメイトとして戦い、チーム全体がコンペティティブになって、ロードでもストリートでも速ければ、狙うことができるようになると思います。その意味でも、開幕戦からインディ500までの4戦は勢いをつけられるかどうかの戦いになる。キッチリとリザルトを残していきたいですね。今年はナッシュビルのストリート戦が新たに加わった。久しぶりに明るい話題が多いシーズンだと思います。去年はなんだかずっとインディアナポリスにいたような気がしますが、今年はようやくいろいろなところを回れるし、ストリートレースがいくつも開催されて、コースのバラエティに富んだシリーズに戻る。どのレースでも常にトップ5に食い込むような戦いを実現していきたいですね。

インディ500までの4戦でリザルトを残し、勢いをつけて500に臨みたい

今年のインディ500には、琢磨も含めてインディ500優勝経験者が9人も出場予定。「オーバル戦ではジミー・ジョンソンのクルマにトニー・カナーン（2013年優勝）が乗るし、ファン・パブロ・モントーヤ（2000、2015年優勝）、エリオ・カストロネベス（2001、2002、2009年優勝）も出る。かなり強力なメンバーです」（琢磨）。



H.Matsumoto



H.Matsumoto



パロウが2年目でインディカー初勝利

燃費走行と好ペースを両立 一気にシリーズの主軸へ!

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

アレックス・パロウがチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）へ移籍後最初のレース、2021年シーズン開幕戦バーバーで勝った。インディカーシリーズにおける初優勝だ。

勝利を呼び込んだ大きな要素のひとつにはもちろん、レース展開を見て3ストップから2ストップへと作戦へ切り替えたガナッシ陣営の的確な判断が挙げられる。だが、それを機能させるためには、パロウが燃費を大きくセーブする走りを実現しなければならない。このレースでは1周目にジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）が引き起こした多重クラッシュのため、6周目までがイエローになったのだが、その時点でパロウ（3番手スタート）は燃料セーブをスタートさせたという。2ストップに切り替える可能性がチーム内で話されていたということだ。そこへ2回目のイエローが10周目に出され、パロウ陣営の作戦は2ストップに決定。燃費セーブに取り組んだ。

一方、最前列スタートだったパト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）とアレクサンダー・ロッシ（アンドレッティ・オートスポート）は、レース前にチームで決めていた3ストップ作戦を変えず、18周を終えたところでピットに向かった。「展開によっては2ストップに……」というケースは検討されていなかったということなのだろうか。この2台は安定性の高いブラックタイヤに交換すると、すぐさまハイペースで追い上げを開始。予選PPのオーワードの速さはレースでも図抜けており、2ストップ勢が相手でも逆転して優勝する可能性が感じられていた。だが、ピットアウト後にトラフィックのなかに放り込まれるケースが多く、そこでのタイムロスが大きかった。彼は2回目のピットストップ後のアウトラップでセバスチャン・ブルデー（AJフォイト・エンタープライゼス）と接触。3秒ほどロスしてもいた。

そうしたなか、パロウは自身の第2スティントでも1分8秒台前半の安定したラップタイムを刻み、トップをキープ。背後には4番手スタートだったウィル・パワー（チーム・ペンスキー）が徐々に迫ってきていたが、自身の2回目のピットストップ（自身のラストピット）直前の段階でオーワードに約20秒のリードを築いており、2ストップ有利の色がかなり濃くなってきていた。オーワードは3回目のピット（自身のラストピット）を終えてコースに戻ると4番手。タイヤが温まった70周目あたりでは、トップのパロウから約10秒差の5番手となっていた。この後もパロウのペースは1分8秒台前半で安定。オーワードは1分7秒台を連発するも、優勝には届かない公算に。パロウは最後、トラフィックに捕まり、2番手パワーに1秒強まで詰め寄られたが、逃げ切った。

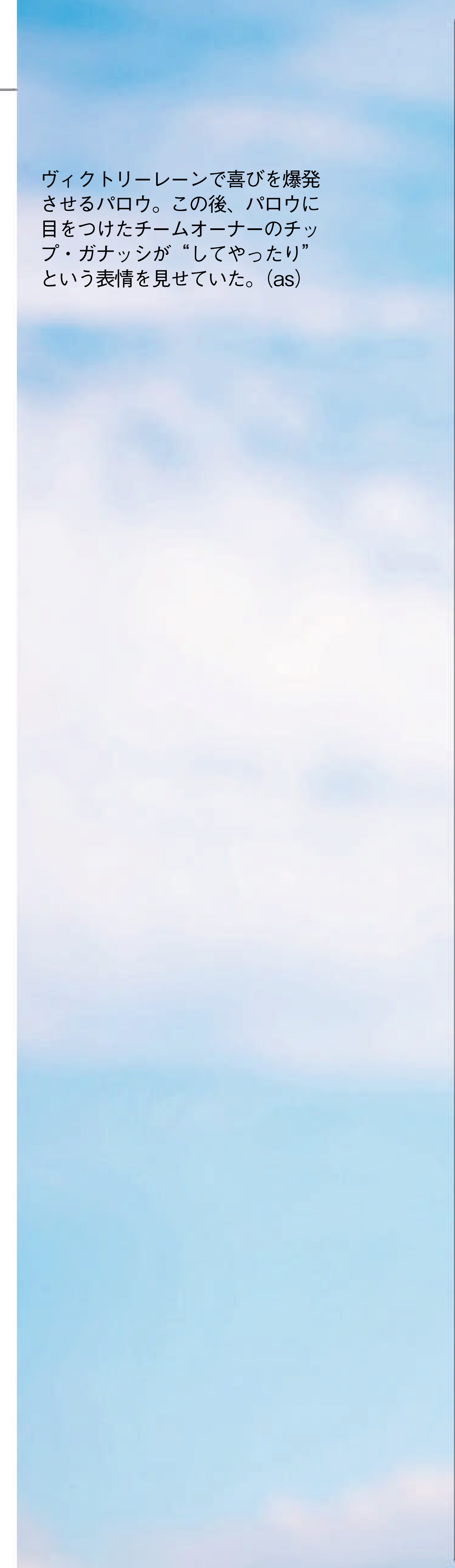
パワーが2位、予選5番手のスコット・ディクソン（CGR）が3位。トップ3台のあいだではレース中の順位変動はなかった。それだけ、パロウが燃費走行と好ペースを両立させたと言える。とくに燃費セーブは老練とも呼べるほど巧みだった。同時に、チームメイトのディクソンにも逆転されない



H.Matsumoto



H.Matsumoto



ヴィクトリーレーンで喜びを爆発させるパロウ。この後、パロウに目をつけたチームオーナーのチップ・ガナッシが“してやったり”という表情を見せていた。(as)

INDYCAR

❶オーワードが自身2回目のPPを獲得。Q1グループ2、Q2、Q3すべてでトップタイムをマーク。❷オープニングラップにニューガーデンがスピンし、後続の4～5台が巻き込まれるアクシデントが発生。❸1回目のピットストップを18周目に終えたオーワードが、それを31周目に終えたパロウに接近し、35周目の5コーナーでパス。4番手に浮上。パロウもここでは抵抗しなかった。❹F1から転向のロマン・グロージャン（デイル・コイン・レーシング with RWR）は予選7番手／決勝10位。インディカーデビュー戦はまずまずの結果となった。❺レイホール・レターマン・レーシングで4シーズン目となる佐藤琢磨は19番手からスタート。1周目の多重クラッシュを回避して12番手まで上がったが、最終的に13位でチェッカー。週末を通じてパフォーマンス不足に悩まされており、3ストップ作戦を選んだこともあり苦戦を強いられていた。(as)



H.Matsumoto



INDYCAR



H.Matsumoto

IndyCar 2021 Round 1 Alabama April 18, 2021

Pos.	SP	No.	Driver	Team	Engine	Laps
1	10	3	Alex Palou	Chip Ganassi Racing	Honda	90
2	12	4	Will Power	Team Penske	Chevrolet	90
3	9	5	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing	Honda	90
4	5	1	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	Chevrolet	90
5	14	16	Sebastien Bourdais	A.J. Foyt Enterprises	Chevrolet	90
6	21	14	Rinus Veekay	Ed Carpenter Racing	Chevrolet	90
13	30	19	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan Racing	Honda	90

Chassis: Dallara | Tire: Firestone　Barber Motorsports Park (2.38 mile=3.830 km)

だけのスピードを最後までキープできる能力も見せた。これで大きな自信も手に入れたはずだ。ピットストップではメカニックたちが作業をスムーズに行なえるベストの位置にピタッと停車。ここでもミスはなかった。

思えば、昨年はデビュー2戦目にしてトップ争いに加わりながら、無理にプッシュするのではなく、余力を少し残してゴールまでマシンを運んでいたことがあった。「まだ100%のプッシュをするほどインディカーを理解し切っていない」とマージンを持った戦いに終始し、ロードアメリカ・レース1では3位フィニッシュを達成した。

ピットもパロウに的確な指示を出し続けた。一番大事なのは燃費だとストレートに伝え、ほかのことに思考が飛ばないようにしていたことも大きかった。パロウの能力の高さ、それをフルに引き出したチーム。10号車が今季の軸に躍り出たことは間違いない。

WECが5月1日のスパ6時間で開幕する。LMP1から代わるトップカテゴリー「ハイパーカー」に参戦するのはトヨタ、グリッケンハウス、アルピーヌの3マニュファクチャラーだが、少なくとも今季についてはトヨタの圧倒的優位は変わらないだろう。それよりも、今季のWEC、とくにハイパーカーとLMP2を見るうえでは開幕に向けて変更された多くの事柄について整理しておくことが重要だ。

まず、シーズンのスケジュールが2年にわたるものから、従来の1年間のスパンに変更された。また、当初は3月のセブリングで開幕の予定だったが、新型コロナの感染拡大による渡航制限のため、開幕戦はポルトガルのポルティマオに移った。ところが、イギリスとポルトガルのあいだで隔離措置が適用されることを受けて、ポルティマオは6月開催の第2戦に。開幕戦はスパに変わったが、そこではトヨタとグリッケンハウスの新型ハイパーカーによる争いは見ることができない。グリッケンハウスは可能な限り遅いタイミングでホモロゲーションを受けることを選び、開幕戦に出場しないからだ。

「ハイパーカー」は、14年に始まったかつてのLMP1カテゴリーから生まれた。ポルシェ、アウディ、トヨタ、ニッサンが競い合ったLMP1ではさまざまなエンジン形態とエネルギー貯蔵装置が認められ、数々の素晴らしいレースが展開された。だが、トヨタ以外のメーカーが次々と撤退。トヨタは新しい規定が確定するまで、18～20年はプライベーターと戦う唯一のメーカーとして取り残されたかたちとなった。

規定策定の交渉は難航。FIAは、ダウンフォースとドラッグの空力効率、パワーとマシン重量で各マシンのバランスを取るというアイデアを推進した。一方で、アメリカのIMSAは、ホモロゲを取得したLMP2のシャシーに、メーカー製のエンジンとエアロキットを組み合わせることで、FIA提示案よりもはるかに低コストのマシンを想定していた。FIAが多くのメーカーをハイパーカーへ引き込むことに注力しているのに対し、IMSAの関係者はパフォーマンスレベルを合理的なものに保ち、コストを抑え、高価な利益を得ることを優先していた。

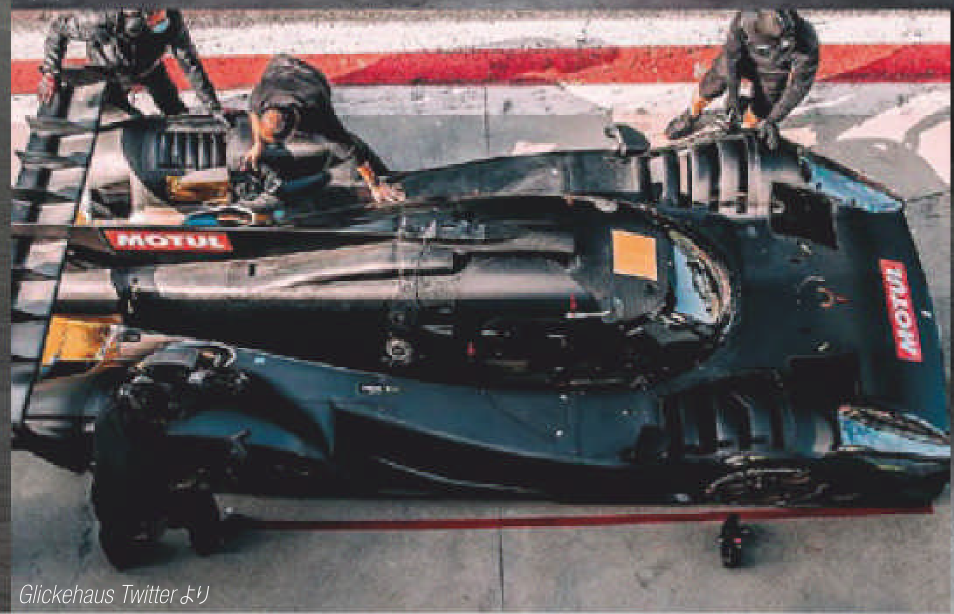
19年、アストンマーティンがヴァルキリーでハイパーカークラスにエントリーすることを発表。FIAや、トヨタを含む交渉に参加していた他メーカーを説得し、そのマシンに合うような規定への変更を働きかけ、最高出力600bhpを目指したIMSAモデルを蔑ろにした。だが、市販モデルの遅れと新たなオーナーにローレンス・ストロールが就任したことで、彼らは方針を変更。F1活動専念を決め、ル・マンのプログラムは中止となった。

そこで、トヨタとグリッケンハウスは規定を変更し、パフォーマンスのパラメータをIMSAに近づける必要があることを受け入れた。これは20年のデイトナで承認され、このクラスの展望が変わった。多くのメーカーがIMSA規定に基づく少ない予算でル・マンを制覇できる可能性に注目するなか、FIAの規定のもとで旧来のLMP1よりも格段に少ない予算で独自のマシンを製造できるようになる。ポルシェ、アウディ、アキュラはIMSAのLMDh規定に参入しており、今後はホモロゲを取得したLMP2シャシーにメーカー製エンジンとエアロキットを搭載し、リヤアクスルにさらなるパワーを供給する共通のハイブリッドシステムを採用することになっている。ハイパーカーには22年にプジョー、23年にはフェラーリが参入予定で、2年以内




ALPINE


TOYOTA


Glickehaus Twitterより

HYPERCAR

TOYOTA GR010 HYBRID
Alpine A480
Glickenhaus 007 LMH

左から時計回りに、アルピーヌ、トヨタ、グリッケンハウスのハイパーカー。ヨースト・レーシングの支援を受けるグリッケンハウスは、すべてのパーツのホモロゲを取得する前に30時間のテストを行ないたいと考えており、おもにモンツァやバレルンガ（ともにイタリア）でテストを実施している。


TOYOTA

トヨタは過渡期に足場を固められるかがカギ

みんな、手探り。

2021年シーズンのFIA WECは新しい時代への「過渡期」と言えるだろう
なにがどう変わったのか、変わるのか、その整理から読み解くことを始めたい

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）　Translation：神田美穂（Miho Kanda）
まとめ：auto sport
Photo：LAT／Scuderia Cameron Glickenhaus／PORSCHE／TOYOTA

P72のエントリーリストは、2021年1月21日発表のWEC 2021シーズン暫定年間エントリーリストに準拠しています。



LPM2

Oreca 07
Ligier JSP217

LMP2はユナイテッド、JOTAが上位安定か



（上）JOTAは昨季、上海で１勝。ル・マンではユナイテッド・オートスポーツから32秒差の２位。昨季と同じメンバーで雪辱を期す。（下）ユナイテッド・オートスポーツは第４戦バーレーン、第６戦スパ（写真）、第７戦ル・マンを制し、クラスチャンピオンに。昨季のメンバー、ポール・ディ・レスタ（来季はプジョー）はル・マンに同チームからエントリー予定。

に６メーカーがトップクラスに参戦することが確定している。

ＦＩＡとＩＭＳＡのどちらの規定に即したマシンであっても、ハイパーカーのル・マンでのラップタイムは昨年のレース時の最速ラップよりも11秒遅い３分30秒台になる見込みだ。エンジンのみ、またはエンジンとハイブリッドシステムの組み合わせであっても、最大出力を５００kWに抑えることでこれを実現。ハイブリッドのパワーはフロントアクスルに供給されるため、ハイブリッドカーは４輪駆動となる。フロントがブーストを開始する制限速度はまだ確定していないが、時速１４０km以上になると推測されている。シーズン中に使用できるボディキットはひとつだけ。唯一変更が許されているのは、気温の低いレース時の冷却を制限するためにリヤブレーキのダクトを塞ぐこと。デザイナーはロードラッグとハイドラッグの両方に対応できる空力パッケージを作ることが求められる。

ノンハイブリッドのグリッケンハウスの車両が最低重量１０３０kgに設定されている一方、ハイブリッドのトヨタのそれは１０４０kg。空力効率も規定されており、両者ともパフォーマンスウインドウに入れるのは簡単だと考え、信頼性に重点を置いた開発となっている。ふたつのシャシーの最大の違いはタイヤ。ミシュランはこのクラスの単独サプライヤーだが、ハイブリッドとノンハイブリッド・プロトタイプでは異なる製品を開発している。グリッケンハウスは、そのタイヤではル・マンでダブルスティントしかできないと予測しているが、トヨタは４スティントを目標にしており、そのとおりならトヨタにとって非常に大きなアドバンテージだ。

マイク・コンウェイ、小林可夢偉、ホセ・マリア・ロペスのトヨタ７号車のトリオは世界王者としてシリーズに戻ってくる。過去２年、すでにル・マン最速を証明している彼らが狙うのは初優勝。トヨタのもう1台、８号車も中嶋一貴、セバスチャン・ブエミ、ブレンドン・ハートレーで変更はない。

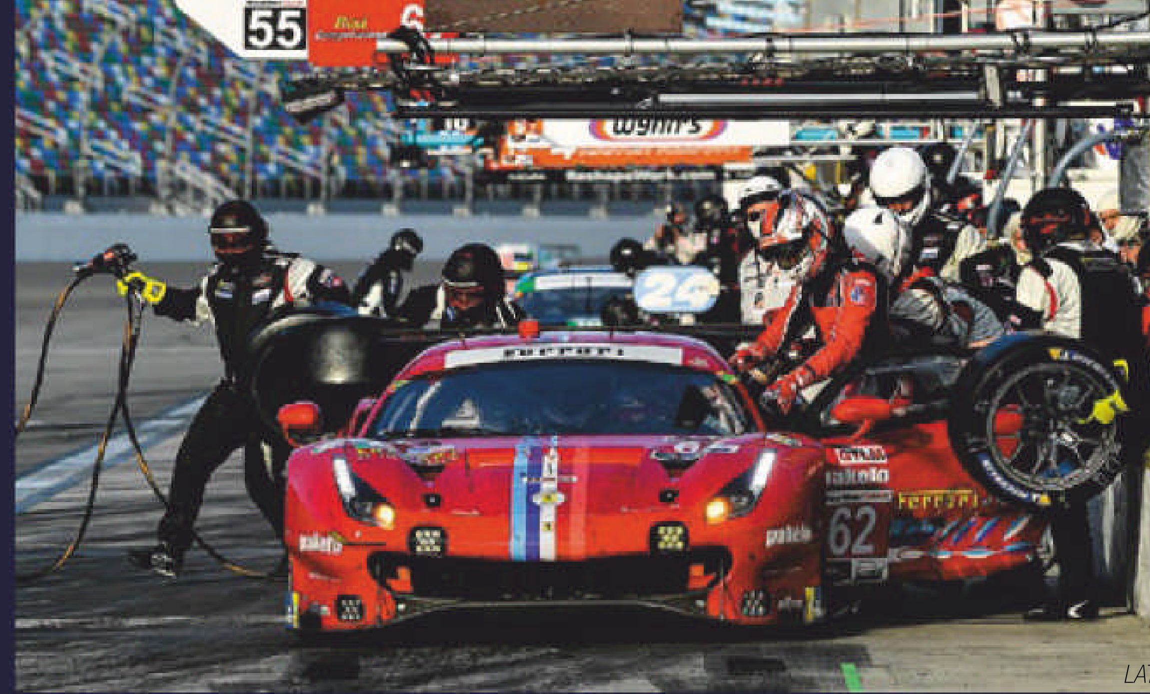
ＬＭＰ2は規定が二転三転

トップクラスのペースが11秒遅くなったことでＬＭＰ２マシンが総合優勝することがないよう、規定を変更しなければならなくなった。ル・マンには25台のマシンがエントリーしており、そのうち11台がＷＥＣにフルシーズンエントリーしているが、ＦＩＡはオフのあいだ、このカテゴリーの単独タイヤサプライヤーであるグッドイヤーと協力し、タイヤ開発だけでマシンのペースを下げることを試みてきた。

ところが、ジェントルマンドライバーにとって危険なマシンになっているとプロフェッショナルドライバーたちが主張するように、非常にドライブしにくいマシンになってしまった。チームやドライバーたちからの苦情を受けて、ＦＩＡはスピードをより出せるタ

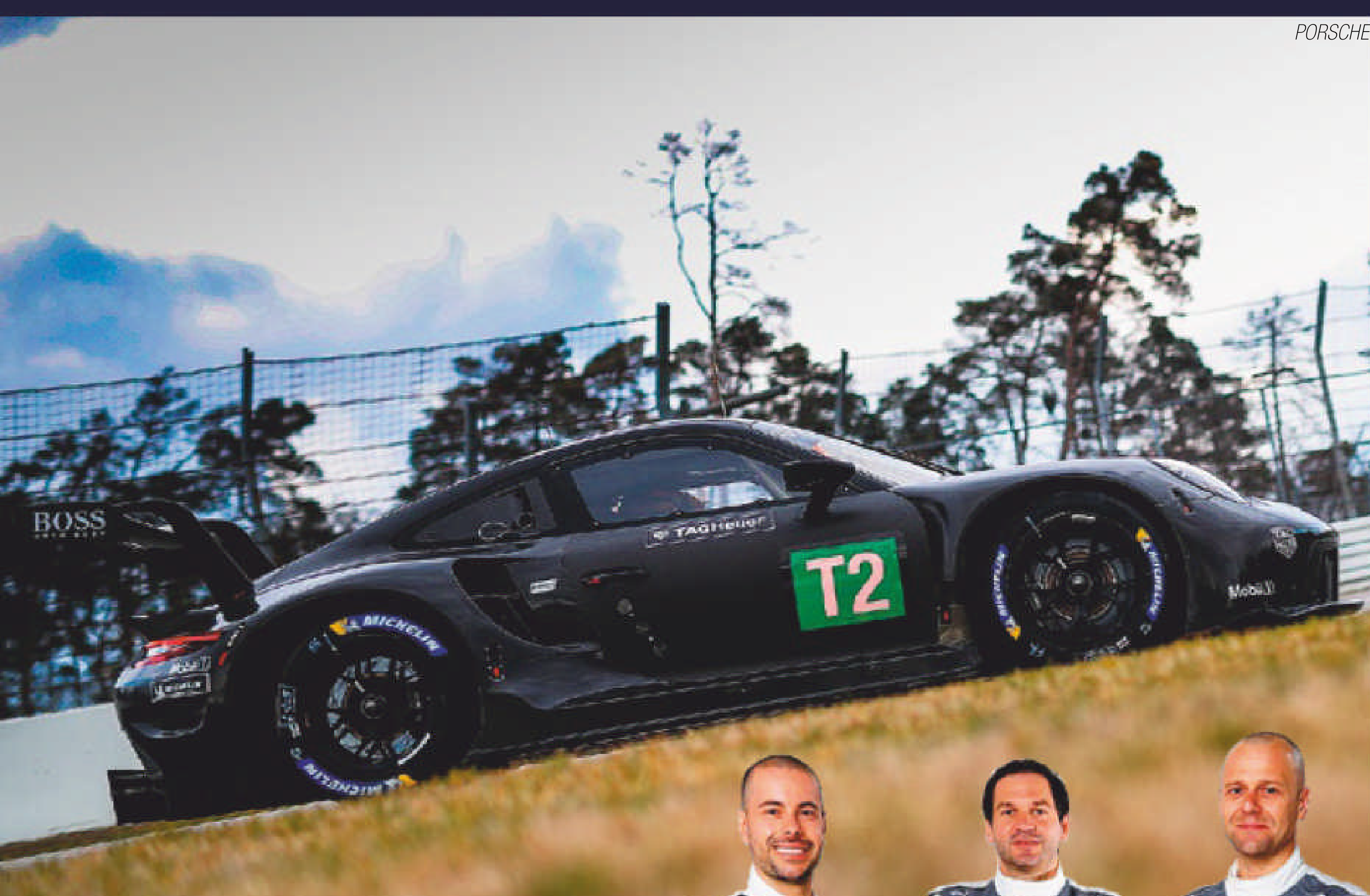
LMGTE

Ferrari 488 GTE EVO
Porsche 911 RSR - 19
Aston Martin Vantage AMR


LAT

D'station Racing




PORSCHE


PORSCHE

（左上）D'station Racingは３月下旬にシルバーストンでワトソンがシェイクダウン。無事に消化。（右上）GTE Proのフェラーリの４人は先のデイトナ24時間に参戦（写真はGTEの62号車。もう１台はGTD）。（上）改良型ポルシェ911 RSR-19。マコヴィッキ（写真左）はポルティマオとル・マンで91号車のリエツ（同中）、ブルーニ（同右）に合流。

GTEはFIAがコルベットへの誘い水を全力で向けているところ

イヤに戻し、マシンのスピードを抑える別の手段を講じる必要性に迫られた。そこで、エキゾーストを変更。ギブソンエンジンのパワーを20年から50kW落とし、車両重量を20kg引き上げることにした。また、シーズンを通してル・マン用のローダウンフォース仕様のエアロキットを使うことに。だが、タイヤのパフォーマンスを低くさせ、パワーを落とすと、ドライブしにくいマシンになってしまい、パフォーマンスウインドウから外れかねない。

　ただし、LMDh規定のメーカーとの契約を希望しているチームやドライバーには依然として強みがある。ハイクラス・レーシング、ドラゴンスピード、ユナイテッド・オートスポーツ、Gドライブ、Jota、ベルギーのWRTといったチームはフル参戦。ヤン・マグヌッセン、ストフェル・バンドーン、アンソニー・デビッドソン、ロイック・デュバルらフル参戦のドライバーも非常にコンペティティブだ。

　ドライバーのランクは経験に応じて分類されている。規則では、ふたりのプラチナドライバーがひとりのシルバードライバーと組むことが認められており、これを念頭に各チームのドライバー構成を見ていくと、タイトル候補を簡単に絞り込めそうだ。

　WRTは新規参入チームだが、GTレースでの仕事ぶりを見る限り、とくにピットワークでは他チームにひけを取らない。ロビン・フライス（プラチナ）、フェルディナンド・ハプスブルク（ゴールド）、シャルル・ミレッシ（シルバー）が素晴らしい走りを見せてくれそうだ。ロマン・ルシノフを擁するGドライブも侮れない。同じロシア人のフランコ・コラピント（シルバー）と、トヨタのリザーブを務めるニック・デ・フリース（プラチナ）とコンビを組み、アウルスの26号車をドライブする。ドラゴンスピードも面白い存在。ファン・パブロ・モントーヤ（プラチナ）、ベン・ハンリー（ゴールド）と組むチームオーナーのヘンリク・ヘドマンはブロンズドライバーで、同僚にスピードでは劣るだろうが、チーム全体として見れば軽視できない。リストを見る限り、Jotaは2台ともに最強のドライバーを用意できたようで、28号車のショーン・ゲラエル（シルバー）、バンドーン（プラチナ）、トム・ブロンクビスト（プラチナ）、"栄光の38号車"のロバート・ゴンザレス（シルバー）、アントニオ・フェリックス・ダ・コスタ（プラチナ）、アンソニー・デビッドソン（プラチナ）とも毎戦上位に顔を出してきそうだ。

　IMSAにおけるGTEレースは21年が最後となるが、FIAは22年までこのカテゴリーを継続する。これはコルベットが参入してくることを期待しているからにほかならない。アメリカ

のメーカーは、オリバー・ギャビン、アントニオ・ガルシアを起用してスパとル・マンに1台のマシンを投入。ポルシェとフェラーリはワークスチームとしてフルシーズンで参戦する。ただ、セブリングでのWEC戦が中止となったことで、コルベットが同じ週末に両方のレースに出場することができなくなった。IMSAの日程と重なっているため、ポルティマオとモンツァへのエントリーは不可能なのだ。これにより、FIAはル・マンの前にWECのレギュラーエントリー勢とミッドシップエンジンのコルベットのバランスを見るチャンスを失った。GMは来季については検討中としているが、FIAは彼らの初のフル参戦を期待している。
20年にレースが再スタートすると、コルベットはアメリカで圧倒的な強さでタイトルを獲得。スパではアメリカのチームが走らせる63号車が優勝を争うことが期待される。アメリカではニック・タンディをコルベットに奪われたため、ラインアップの変更を余儀なくされたが、ポルシェもデイトナとセブリングで強さを見せていた。
おもにジェントルマンドライバーを対象にしたGTEAmは今季も非常に充実しており、13台のマシンがフルシーズンエントリー。なかでも、ポルシェのデンプシー・プロトン・レーシングチームの77号車は間違いなく最強のラインアップだろう。日本からはDステーション・レーシングが参戦。ヴァンテージを星野敏、藤井誠暢、イギリス人のアンドリュー・ワトソンがドライブする。こちらも楽しみだ。


LAT

WEC 2021 Calendar			
Rd.	Venue		Date
1	BEL	Spa Francorchamps (6 Hours)	01 May
2	POR	Portimao (8 Hours)	13 June
3	ITA	Monza (6 Hours)	18 July
4	FRA	Le Mans (24 Hours)	21-22 August
5	JPN	Fuji (6 Hours)	26 September
6	BHR	Bahrain (8 Hours)	20 November

2021 FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP - PROVISIONAL FULL SEASON ENTRY LIST

N°	HYPERCAR	NAT	Tyre	CARS	MISC	DRIVER 1		DRIVER 2		DRIVER 3	
7	TOYOTA GAZOO RACING	JPN	M	Toyota GR010 - Hybrid*	Hybrid	Mike Conway (GBR)	P	Kamui Kobayashi (JPN)	P	Jose Maria Lopez (ARG)	P
8	TOYOTA GAZOO RACING	JPN	M	Toyota GR010 - Hybrid*	Hybrid	Sébastien Buemi (CHE)	P	Kazuki Nakajima (JPN)°	P	Brendon Hartley (NZL)	P
36	ALPINE ELF MATMUT	FRA	M	Alpine A480 - Gibson		André Negrão (BRA)	G				
708	GLICKENHAUS RACING	USA	M	Glickenhaus 007 LMH*		Gustavo Menezes (USA)°	G				
709	GLICKENHAUS RACING	USA	M	Glickenhaus 007 LMH*		Ryan Briscoe (AUS)	P				
N°	LMP2	NAT	Tyre	CARS	MISC	DRIVER 1		DRIVER 2		DRIVER 3	
1	RICHARD MILLE RACING TEAM	FRA	G	Oreca 07 - Gibson		Tatiana Calderon (COL)°	S	Sophia Floersch (DEU)°	S	Beitske Visser (NLD)°	S
20	HIGH CLASS RACING	DNK	G	Oreca 07 - Gibson	Pro/Am	Jan Magnussen (DNK)	P	Anders Fjordbach (DNK)	S	Dennis Andersen (DNK)	B
21	DRAGONSPEED USA	USA	G	Oreca 07 - Gibson	Pro/Am	Henrik Hedman (SWE)°	B	Juan Pablo Montoya (COL)°	P	Ben Hanley (GBR)°	G
22	UNITED AUTOSPORTS USA	USA	G	Oreca 07 - Gibson		Philip Hanson (GBR)	G	Fabio Scherer (CHE)	S	Filipe Albuquerque (PRT)	P
28	JOTA	GBR	G	Oreca 07 - Gibson		Sean Gelael (IDN)°	S	Stoffel Vandoorne (BEL)°	P	Tom Blomqvist (GBR)°	P
29	RACING TEAM NEDERLAND	NLD	G	Oreca 07 - Gibson	Pro/Am	Frits Van Eerd (NLD)	B	Giedo Van Der Garde (NLD)	P	Job Van Uitert (NLD)	G
31	TEAM WRT	BEL	G	Oreca 07 - Gibson		Robin Frijns (NLD)	P				
34	INTER EUROPOL COMPETITION	POL	G	Oreca 07 - Gibson		Jakub Smiechowski (POL)°	S	Renger Van dez Zande (NLD)°	G	Alex Brundle (GBR)°	G
38	JOTA	GBR	G	Oreca 07 - Gibson		Roberto Gonzalez (MEX)°	S	Antonio Felix Da Costa (PRT)°	P	Anthony Davidson (GBR)°	P
44	ARC BRATISLAVA	SVK	G	Ligier JSP217 - Gibson	Pro/Am	Miroslav Konopka (SVK)	B				
70	REALTEAM RACING	CHE	G	Oreca 07 - Gibson	Pro/Am	Esteban Garcia (CHE)°	B	Loic Duval (FRA)°	P	Norman Nato (FRA)°	G
N°	LMGTE Pro	NAT	Tyre	CARS	MISC	DRIVER 1		DRIVER 2		DRIVER 3	
51	AF CORSE	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		Alessandro Pier Guidi (ITA)	P	James Calado (GBR)	P	-	
52	AF CORSE	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		Daniel Serra (BRA)	P	Miguel Molina (ESP)°	P	-	
91	PORSCHE GT TEAM	DEU	M	Porsche 911 RSR - 19		Gianmaria Bruni (ITA)	P	Richard Lietz (AUT)	P	-	
92	PORSCHE GT TEAM	DEU	M	Porsche 911 RSR - 19		Kevin Estre (FRA)	P	Neel Jani (CHE)	P	-	
N°	LMGTE Am	NAT	Tyre	CARS	MISC	DRIVER 1		DRIVER 2		DRIVER 3	
33	TF SPORT	GBR	M	Aston Martin Vantage AMR		Ben Keating (USA)°	B	Dylan Pereira (LUX)°	S	Felipe Fraga (BRA)°	G
46	TEAM PROJECT 1**	DEU	M	Porsche 911 RSR - 19		Jörg Bergmeister (DEU)°	P				
47	CETILAR RACING	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		Roberto Lacorte (ITA)	B				
54	AF CORSE	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		Thomas Flohr (CHE)°	B	Francesco Castellacci (ITA)°	S	Giancarlo Fisichella (ITA)°	P
56	TEAM PROJECT 1**	DEU	M	Porsche 911 RSR - 19		Egidio Perfetti (NOR)°	B	Matteo Cairoli (ITA)°	G		
60	IRON LYNX	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		Claudio Schiavoni (ITA)°	B	Andrea Piccini (ITA)°	G	Matteo Cressoni (ITA)	S
77	DEMPSEY-PROTON RACING**	DEU	M	Porsche 911 RSR - 19		Christian Ried (DEU)	B				
83	AF CORSE	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		François Perrodo (FRA)	B	Nicklas Nielsen (DNK)°	G	Alessio Rovera (ITA)°	S
85	IRON LYNX	ITA	M	Ferrari 488 GTE EVO		Rahel Frey (CHE)	S	Manuela Gostner (ITA)°	B	Michelle Gatting (DNK)°	S
86	GR RACING	GBR	M	Porsche 911 RSR - 19		Michael Wainwright (GBR)°	B	Benjamin Barker (GBR)	G		
88	DEMPSEY-PROTON RACING**	DEU	M	Porsche 911 RSR - 19		Julien Andlauer (FRA)°	G				
98	ASTON MARTIN RACING	GBR	M	Aston Martin Vantage AMR		Paul Dalla Lana (CAN)°	B				
777	D'STATION RACING	JPN	M	Aston Martin Vantage AMR		Satoshi Hoshino (JPN)°	B	Tomonobu Fujii (JPN)°	G		

Tyres - M: Michelin / G: Goodyear Categorisation - P: Platinum / G: Gold / S: Silver / B: Blonze
° Subject to the receipt of the licence * Subject to the car homologation ** Entry under urticle 3.3.3



J SPORTS は今季もWECを全戦中継！

解説陣

由良拓也さん＆髙橋二朗さんが感じ取った
トヨタの"プレッシャー異常注意報"

Text：auto sport

「今年のトヨタは勝たないとダメ。とくに開幕戦スパと第４戦ル・マン。そのうえでLMHタイトルも獲らないといけない。それができるかどうかがWEC 2021シーズンの最大の見どころ」といきなり本題に入っていったのは、今季もJ SPORTSのWEC中継の解説陣を務める"ジローさん"こと高橋二朗さん。「LMH規定準拠のマシン第１号なわけだしね。アウディやポルシェが去った後もLMP1を支えながら、２シーズン連続でタイトルを獲ったし、ル・マンも３連勝中。それが『新規定初年度のシーズンタイトル、ル・マンを獲り逃がしてしまいました』というのはマズい。今年も勝ち、ライバルが続々と戻ってくるであろう来年以降も迎え撃って勝つ。ファンはそれが見たいわけで(笑)」。

気になるのはやはりBoP。「スーパーGT開幕戦岡山に来ていた中嶋一貴選手に展望を聞いてみたら、『(BoPで）結構違ってきますよ』と慎重な姿勢を崩していなかった。グリッケンハウスもプライベーターとはいえ、『ここがホームグラウンドだ』と自信満々のヨーストがオペレーションをサポートするとなると侮れない。トヨタ陣営の『負けられない』というプレッシャーはすごいだろうね。中継ではそこも見もの」。

同じくWEC中継でまずは開幕戦の解説を担当する由良拓也さんは、「まず、カッコよくなったよね。先代まではレースでの性能だけを追求したデザインだったけど、GR010はデザイナーが全体的により市販車を意識していて、同業者の"空力屋"のとしてのセンスも感じます(笑)」とスタイリングに注目する。「リヤまわりのボリュームがアップした印象。リヤカウルの跳ね上がりを強くしたり、（規則でフリーとなった）ディフューザーを大型化したりしているところなども、ダウンフォース確保を意識したもの。TOYOTA GAZOO Racing公式ホームページのプロモーション映像のコーナリングを見た限りでは、走りの面で特段大きな違いは感じなかった。プレッシャーもないことはないだろうけど、スパは普通に勝つと思います。中継ではクルマの作り込みや走行時の挙動を細かくウォッチできるだろうから、感じたことをズバズバ言うかもしれません（笑）」とデザイナー観点からの分析を聞くことができそうだ。

おふたりが「新時代の初戦。見逃さないでほしい」と口をそろえる開幕戦スパはもちろんJ SPORTSが生中継＆ライブ配信。画面越しからトヨタの重圧と熱量を感じていただきたい。

解説陣

J SPORTS



由良拓也さん

日本におけるレーシングカーデザインの第一人者。レーシングカーコンストラクター「ムーンクラフト」代表。J SPORTSではWEC中継やスーパーGT中継の解説を務める。レーシングカーデザイナー観点からの"違いの分かる"鋭いレース分析が好評。

J SPORTS



髙橋二朗さん

国内外で精力的に取材活動するベテランモータースポーツジャーナリスト。J SPORTSではWEC中継の解説のほか、スーパーGT中継のピットレポーター、GTトークバラエティ『GTV』のメインMCなどを務めている。「ジローさん」の愛称でもおなじみ。

J SPORTS ／ WEC 2021 第1戦スパ・フランコルシャン6時間 放送／配信スケジュール

放送配信日	放送／配信時刻	番組名		放送／配信	放送／配信形態
4月30日(日)	深夜1:00～深夜3:00	スパ・フランコルシャン6時間レース(ベルギー)	【予選】	J SPORTS オンデマンド	LIVE配信
5月1日(日)	午後8:00～翌午前3:00	スパ・フランコルシャン6時間レース(ベルギー)	【決勝】	J SPORTS 3 J SPORTS オンデマンド	生中継 LIVE配信
5月12日(水)	午後10:30～午後11:30	スパ・フランコルシャン6時間レース(ベルギー)	【ハイライト】	J SPORTS 3 J SPORTS オンデマンド	

【決勝】実況：中島秀之、木幡ケンヂ　解説：由良拓也、小倉茂徳、貝島由美子
放送／配信の時間と内容は変更となる可能性がございます。詳しくは番組サイト **https://www.jsports.co.jp/motor/wec/** でご確認ください。
※2020年4月16日現在のWEC公式ホームページに基づいております。最新の情報はWEC公式HPでご確認ください。

J SPORTS **https://www.jsports.co.jp**
J SPORTS オンデマンド **https://jod.jsports.co.jp**
番組や加入に関するお問い合わせ
J SPORTS カスタマーセンター
0570-099-333
（ナビダイヤル 午前10:00～午後8:00）

ニッポンのワンダーボーイたち

［短期集中連載］レーシングドライバー第7世代インタビュー ④

阪口晴南

栄光、挫折、やらかし、復活、そして〝悔しい〟先輩。

その名前から連想されるのは、もちろんアイルトン・セナ
セナと言えばホンダ
日本のセナもホンダでキャリアを築きつつあったが
道半ばで育成から外れる屈辱を味わう
だが並外れた才能をライバルが見逃すはずはなく
〝トヨタのセナ〟として復活した
そこで「ドライバーとして悔しい」先輩に出会う

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

第7世代
日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたなかで、最も新しい年代のこと。本企画は、この第7世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。





N.Mitsuhashi

Sena Sakaguchi

- 1999年7月9日生まれ
- 大阪府出身
- 167cm
- 58kg

2015 ―― スーパーFJ日本一決定戦優勝
SRS-F主席卒業

2016 ―― FIA-F4 シリーズ2位
全日本F3 シリーズ9位

2017 ―― 全日本F3 シリーズ6位

2018 ―― スーパーフォーミュラ スポット参戦
全日本F3 シリーズ4位

2019 ―― 全日本F3 スポット参戦
スーパーGT GT300 シリーズ2位

2020 ―― スーパーフォーミュラ スポット参戦
スーパーGT GT300 シリーズ9位
スーパーGT GT500 スポット参戦

2021 ―― スーパーフォーミュラ
スーパーGT GT500 スポット参戦

―晴南選手はカート時代に数多くの勝利とタイトルを獲得しましたね。

阪口晴南（以下、晴南）：そうですね、獲りたいタイトルはすべて獲ってきたと思いますが、親父がカートショップをやっていたのがアドバンテージになっていたとは思います。十代にどんな環境でレースをやっていたかで、伸び方はだいぶ変わるので。いまは自分からつかみにいこうとしていますが、子供のころは与えられることのほうが多いかと。置かれている環境が良ければ結果が出る。ほかの子よりも良い環境でレースをやっていたから結果が出ていたのかなと、いまは思いますね。

―まだ21歳なのになぜそこまで客観的に物事を見られるのでしょうか？

晴南：モータースポーツの世界を知ったからだと思います（笑）。

―SRS-Fを主席で卒業したことで、フォーミュラでも戦えるという感触はありましたか？

晴南：あの年は牧野（任祐）選手が速かったし、最初の壁というか、カートのようにはいかないなと。でも、いろんなフォーミュラに乗り、気がついたらカートのように扱えるようになっていて、大きく成長できたと思います。

――いきなり横道にそれますが、晴南選手は大阪出身ですが、こうして話していると言葉も、ノリもあまり関西的ではないように感じます。

晴南：僕の高校（ＰＬ学園）は全国から生徒が集まっていたので、周囲に関西弁の人が少なかったからかもしれません。あと、子供のころ関東の子と話すと関東の話し方になっていたので。たしかに、あまり大阪人らしいとは言われませんが、もう少し踏み込むと大阪人らしいところが見られると思いますし、プライベートではまあまあ面白いですよ（笑）。

――自分はどのようなキャラクターだと思いますか？

晴南：情緒が安定しているというか、喜怒哀楽が少なく、周りからはサイコパスじゃないですけど（笑）、もうちょっと感情に起伏があってもいいのにと言われます。自分を頭の上から俯瞰的に見ちゃうので、映画を見ても泣けなかったりとか。あと、悩みとかもないんです。あまり考えても仕方ないし、自分がどうこうできるような話ではないときには、まったく落ち込まないしストレスも感じないですね。

　昔のドライバーは走りに気持ちが表れていて格好良かったし、僕も憧れていました。でも、いまはいろいろデータ化されていて、コンピュータ的に振る舞わなきゃいけないことも多いので、自然とそういうドライバーになっていくのかもしれないですね。昔は『気合でコンマ何秒！』みたいなこともあったと聞きますが、いまはすべてデータで出るし、正直であることのほうが大事だと思います。

――自分のドライビングの強みは？

晴南：格好つけるわけではないですけど、自分のセンサーに身を委ねています。当然人のアドバイスもしっかり聞きますが、それも自分のセンサーが間違っていないかどうかの確認のような感じです。とくに最近は予選での一発のスピードに自信があります。コンディションが変わったり、ニュータイヤに替えるような場面では強いと思っています。アタック中にはデータを見ることができないので、全部自分のフィ



T.Ogasawara





T.Ogasawara

上の写真は、18年に初めてSFの本番でドライブしたとき（第２戦AP）。テスト走行は経験していたが、あまりの速さで「これは乗れない」と思っていたのだという。本番のフリー走行でも不安があったというが、予選ではセットもよくなり、アジャストしきれた。このときは“ホンダのセナ”だった。下は昨年SF第２戦岡山のスタート前のグリッドで阿部エンジニアと。この直後、スピンしてしまうのだが、のちに阿部氏は「あのコンディションはかわいそうだった」と語っている。



S.Kusakai

SFでの立川監督とアドバイザーの石浦、そして田中エンジニアはGTでも同じ体制で戦っている。そのため「コミュニケーションが完璧にできていてありがたい」と阪口は言う。

N.Mitsuhashi



ホンダの育成を外れたことが一番の挫折
あのときは本気で「レースをやめるのかな」と思った

ーリングで行くしかないし、最近はそれがすごく研ぎ澄まされていて、限界まで攻められている感覚があります。

　そうなったのは、昨年とか一昨年とか、結構最近ですね。予選で速さを見せられたという成功体験が積み重なり、走っているときに『この感じはイケてるときだ』というのが分かりやすくなりました。

三島駅で謎の採寸

――あえてお聞きしますが、ここまでのレース人生で一番大きな挫折は?

晴南:やはり、ホンダの育成を外れたときが一番苦しかったです。一瞬何もなくなり、あのときは本気で『レースをやめるのかな』と。でも、すぐに(伯父の阪口)良平さんがK・tunesの話を持ってきてくれたんです。フォーミュラで戦いたい気持ちもすごくありましたが、F3に乗れる雰囲気はなかったし、ありがたい話でした。

――ホンダ育成のF3時代を、自分ではどのように分析していますか?

晴南:すごく落ち込んだし悔しい3年間でした。F4は年間ランキング2位で、接戦の末に破れた格好でした。そこまではカートに近い感覚で戦えていたのですが、F3になるとどうあがいても届かないようなタイム差を突きつけられるレースも多かった。なぜ結果が出なかったのかと聞かれると難しいですが、正解を知らぬまま3年間問題を解かされていたような感覚です。経験を積み重ね、昨年スーパーフォーミュラ・ライツをやって『ああ、こういうことか』と感じることがありました。

――GT300で良い結果を残し、2019年にはスポットでトムスのF3に乗り、表彰台に立ちましたね。

晴南:トムスの山田(淳)さんから電話がかかってきて、『この日に工場に来て』と言われて行ったらF3のシート合わせだったのでビックリしたし、何度も破れ続けたトムスのクルマに乗るというのは不思議な感覚でした。

――昨年はB・MAXからスーパーフォーミュラ・ライツに参戦し、4勝を挙げシリーズ2位でしたが、周囲の評価が変わったと感じましたか?

晴南:トムス4年目で評価も高い(宮田)莉朋選手と戦い、中盤からは速さも五分五分で良いところまでいったので、そこは評価してもらえたように思います。

――そのような経験を経て、今シーズンはセルモ・インギングから、石浦宏明選手に替わってスーパーフォーミュラにフル参戦。メーカーの育成を外れ、厳しい状況から這い上がってきたという共通点があるからだと思いますが、石浦選手は『晴南は自分とダブる』とも言っています。そんな石浦選手の特別な思いを感じますか?

晴南:感じますね。僕のつらかったことをすべて分かってくれていますし、本当にいま、一番尊敬できるドライバーです。あの悔しい思いからチャンピオンを獲るというのはすごいことです。その石浦さんが後任に選んでくださったのですから、責任を感じます。

　そして仕事もすごくやりやすい。GTではもちろんドライバーとして現役ですし、スーパーフォーミュラも昨年

まで乗っていたので、ほぼ現役です。まったく同じ感覚で会話ができるし、僕のコメントの至らない部分を、膨らませて分かりやすくしてくれるんです。

——過去にスポットで2回乗る機会がありました。1回目の2018年オートポリスは予選11番手でしたが、決勝は悪天候で中止。そして、昨年は山下健太選手の代役として岡山に出場し予選は11番手でしたが、決勝は……。

晴南：代役で乗ってフォーメーションラップでやらかすなんて（タイヤを温めているときにスピン）、なかなかないですよね。申し訳ないでは済まされない出来事でしたし、自分がやってしまったことの重さに本当に落ち込みました。でも、ダブルエントリーしていたフォーミュラ・ライツではあのとき初めて勝ったんです。だから、ワケの分からない感情でした。

——今年、フル参戦初戦の開幕戦富士ではトヨタ勢最上位の予選5番手。

晴南：テストではめっちゃ遅くて、フリー走行の朝イチもダメでしたが、直せば近いところに行けそうな感じもあり、その後詰めていってユーズドからニュータイヤに履き替えたら良くて。トヨタ勢が苦戦するなかでそこそこ上位で終われたのは良かったです。ただし、決勝はスタートからチェッカーを受けるまでダメだったと思っています。レース後にオンボードや外からの映像を見て自分がダメだったところを洗い出しました。トリッキーなコンディションでしたし、初めてスーパーフォーミュラでレースディスタンスを走ったこともあって、そりゃボロも出るだろうなと思いましたね。

——スーパーGT開幕戦岡山では、サッシャ・フェネストラズ選手の代役としてスポット参戦。その経緯は？

晴南：ある日突然山田さんから『いまどこにいる？』って電話がかかってきて。そのときたまたまセルモからの帰りで、『もうすぐ三島駅です』って言ったら、『三島駅で待ってて』って。で、待ってたら山田さんがやって来て、クルマのなかで採寸されたんです。そのまま何も言われず、『じゃあ』って帰って行った（笑）。『いまの何？』と。

——三島駅で（笑）。

晴南：その3日後くらいに『GTなんだけど』と。

——その代役参戦では、いきなりポールポジション。Q1の平川亮選手がトップタイムを記録したときの気分は？

晴南：『ちょっと待って』と（笑）。クルマが良くなってきていたとはいえ、トップって……これはヤバいなと思い震えましたね。絶対に失敗できないと思いましたが、クルマが非常に良かったので自信を持って走れました。

——平川選手と同じチームで仕事をして、何か学ぶことはありましたか？

晴南：別格だと思いましたね。一発のタイムは近いものがありましたが、ハンドルを握る前までの皆さんとの会話だったり、クルマを速く走らせるため



平川のスティントでは燃料が不充分で、燃費走行を強いられていた。「ピットの騒動を含め、誰が悪いかというのはすごく難しい。どこに怒りをぶつけていいのかも分からない。難しい状況だったというのは、チーム全員が感じていたと思います」と晴南。勝てたレースを落とした落胆は大きいが、内容は上出来。来季の500のレギュラーシートはほぼ確実といったところだろう。チェッカー後、怒りに震える平川とともに、ポディウムへの階段を上がる。

M.Hirata



予選ではQ1の平川と、すべて同じ条件（セット、内圧、ガソリン搭載量、出て行くタイミングなど）でアタックし、見事にPPを獲得。決勝スタートでは、「カート時代を思い出し、懐かしくなった」と言う。300のマシンの追い抜きの不安はあったが、大嶋のプレッシャーを受けながらも最後までトップを守り抜いた。

の行動みたいなものが素晴らしく、〝ドライバーとして〟悔しかった。あそこまでクルマやクルーのことを考えているのかと知り、自分がいままでやってきたことの浅さに、悔しさを感じたくらいです。でもそれはSFでも応用できるので、一緒に仕事できて〝僕得〟でしかないです。

――その平川選手はコーナーへはかなり突っ込むタイプですが、晴南選手と比べてもそうでしたか？

晴南：意外と僕のほうが突っ込んでいました。ブレーキ踏力も僕のほうが高かった。でもボトムのスピードは平川さんのほうが上でした。

S.Tamura

平川選手の言動の素晴らしさは、“ドライバーとして”悔しかった 自分の浅さを感じるとともに、“僕得”でもあった



今年はSFでPPと勝利を

――スタートもうまくこなし、背後から迫る大嶋和也選手のプレッシャーにも最後まで屈しませんでしたね。

晴南：大嶋選手のクルマのほうが勝っているコーナーがいくつかありましたが、オーバーテイクポイントの手前はこちらが少し勝っている感じがあったので、なんとか堪えられました。でも、もう1回やったら抜かれるかもしれません。GT300との兼ね合いも僕には有利に働いたと思うので。

――トップを守ったままスティントを終えましたが、ピットストップでは3つ順位を落としてしまいました。

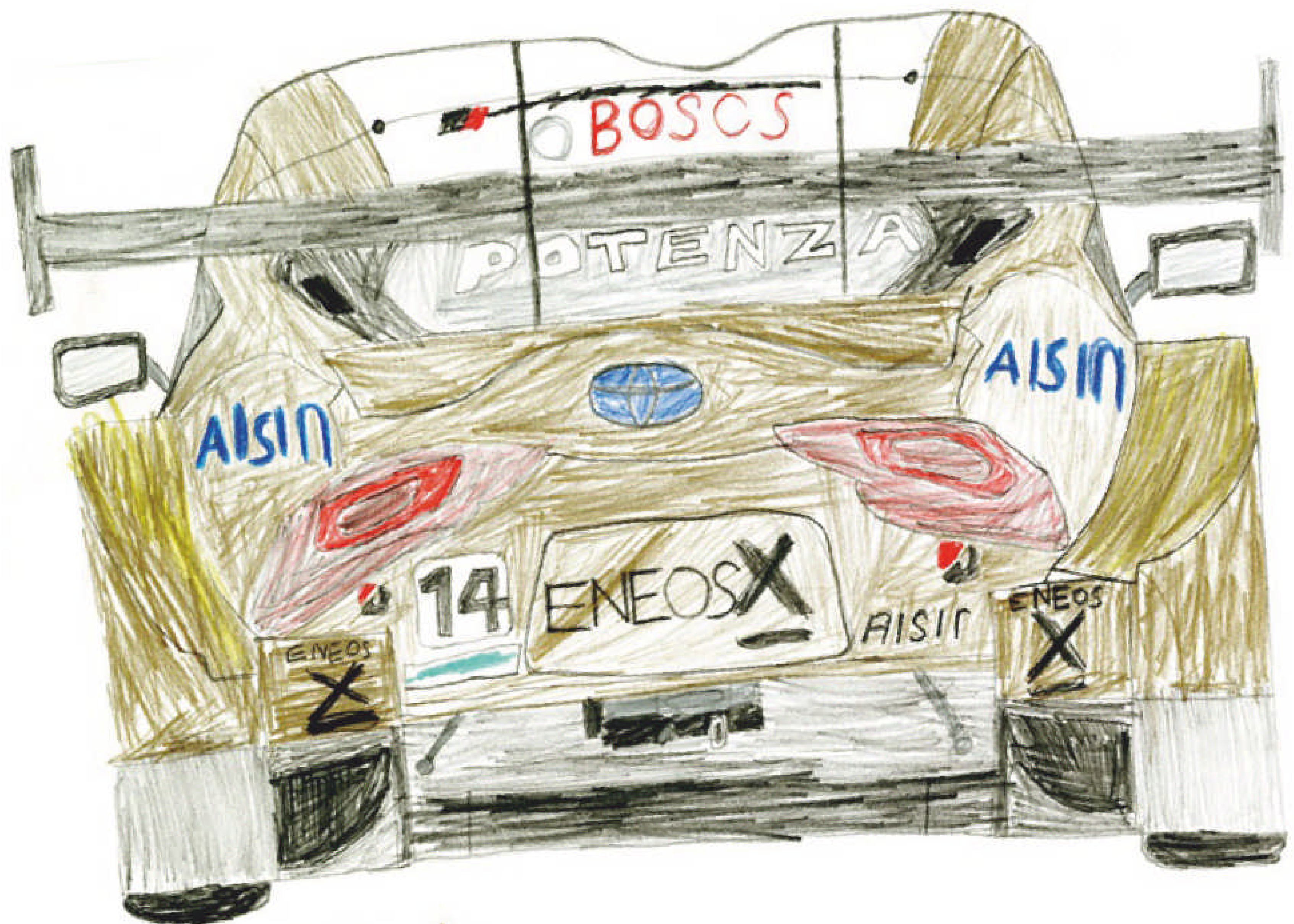
晴南：イエローが出て、ステイアウトと言われていましたが、その後『やっぱりピット！』と言われ、すぐに入ったら大混雑で、正直どこがトムスのピットだか分からなかったくらいでした。(当初の予定とは違い)斜めにダイブで入ったのですが、右に深く切り込むので右手を離したんです。それを戻しハンドルを握り直したときに、パドルに手が当たったのか、シフトの難しいところに噛んでしまいスタートが遅れてしまった。それでなくても14号車のピットワークは速かったので前には行かれていたと思いますが、ほかの2台に抜かれることはなかったはずです。平川さんがクラッチを繋いで出ようとしたらニュートラルのような状態になっていて、それで抜かれてしまった。

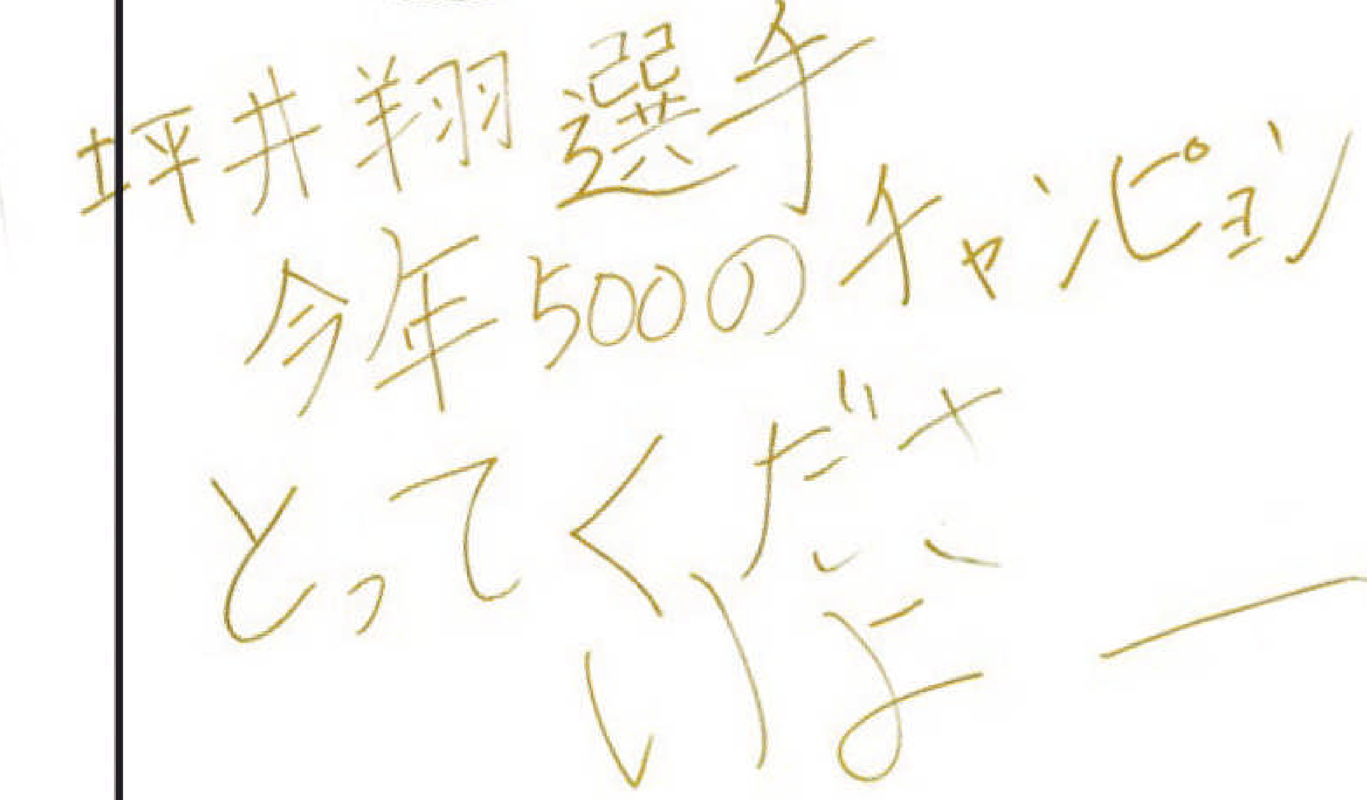
勝てたと思いますし、自分のスティントもトップを守れたので、かなり悔しかったです。予選も決勝も自分の走り自体には良いモノがあったと思うし、通用するという自信も持てました。ただ、(ピットストップの対応など)イレギュラーな部分のミーティングを深くできなかったのは、僕を代役で走らせるためにチームが時間を割いたからかもしれないですし、僕にも責任が少しはあると思います。もし次にチャンスがあるなら代役ではなく、レギュラードライバーとしての振る舞いをしなければならないと思っています。

――最後に、晴南選手のこれからの目標を教えてください。

晴南：今回、スーパーGTで良い経験ができたので、来年はGT500のシートに収まり、チャンピオンを狙いたいと思っています。あと、やはり自分自身はフォーミュラが好きだし、シンプルに速い人が勝つ選手権なので、今年はスーパーフォーミュラでPPを獲り、そして勝ちたいです。このふたつを今年中に実現し、来年以降はチャンピオンも狙えるようになりたい。それが、僕の近い将来の目標です。

SAN-EI
CORPORATION





＼クルマとレースを感じるコラム／

ピット・イン

いしいしんじ

第 98 回

プラス、マイナス

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

ディフェンス、キープ、防御。ともすれば消極的に響きかねない「守る」ことの「熱さ」「かっこよさ」を、これでもか、これでもかと、目の前に叩きつけるかのように見せつけてくれるのがモータースポーツ。２０２１年、スーパーGT第1戦岡山はまさしくその結晶だった。

14号車ENEOSの山下健太選手。36号車au坪井翔選手。

36号車は時を待ち、ここ、というタイミングがくれば間髪いれず、牙をむき、そこしかない角度から襲いかかる。14号車はラインを譲らない。受けとめ、耐え、踏みこみ、逃げ去る。

僕たちの目は坪井選手のフロントグラスに貼りつく。目の前に立つ黄金色の壁は、けして難攻不落ではない。攻め込むと揺らぎ、押しよせると軋み、そのうちにきっと、向こうへ通じる「穴」が黒々と口をあける。

36号車は揺さぶる。ギリギリまでボディを寄せてゆく。2台のあいだに、物理的にはありえない強大な磁力がうまれ、プラス、マイナス、またプラス、またマイナスと、バトルそのものを揺りうごかす。

山下選手は全身で背後の磁力を感じる。エンジンの回転と呼吸がシンクロし、皮膚がスープラの輪郭と重なる。磁力は背後からふくらんで14号車全体をつつむ。それはうしろの36号車も同じだと、山下選手は肌で感じている。両者はいま、バトルというひとつの磁場につつまれている。ひとつの流れ、生命体、といってもよい。

61周、62周、63周。

プラス、マイナスの呼吸をくりかえしながら、バトルはまわり、らせんを描きながら上昇する。地球上でこの2台のうみだす磁場に透明なピンスポットライトが当たっている。どちらも攻め、どちらもが守る。ちぎれそうになる一点を、紙一重で守りぬき、互いの磁力で相手を引き寄せ、突き放し、さらにまた引き寄せ、突き放す。

64周、65周、66周。

見ていた僕たちもふりかえって気づく。あの時間、自分たちも磁場に引きこまれていたと。一度きりのあのバトルの呼吸、プラス、マイナスのリズムに、みずからの生を支配されていたと。このまま永遠につづくのか。意識下でそう問いかけた瞬間。

75周目。磁場を破ってつっこんだ36号車が磁力からちぎれ、バトルの外へふっとんだ。1台だけ先に遠のいてゆく14号車の後ろ姿は少しだけさびしそうに見えた。周回、タイム、順位すらこえた永遠の余韻に、僕たちはただ浸っていた。いまもまだ、その熾火が胸のうちでくすぶっている。

「守る」、の凄みを体現していたのはこの2台ばかりでない。

松下信治のあふれでる野性味。野尻智紀の秘めた闘気。平川亮の輝く貫禄。山本尚貴のぞっとするような切れ味。

誰ひとりスタイルを崩さない。俺が走るそのやりかたでマシンを走らせる。クルマからその気配が、プライドが、俺らしさが肉汁のようにほとばしる。それがスーパーGTという類い希なカテゴリーだ。

ピットウォールで見まもる関口雄飛の目がすごかった。あのなかに4月11日岡山の炎がすべて映りこんでいた。バトル、という生きものを、最後まで守りつづけたのは山下健太だった。いっぽう、坪井翔は、「俺」を、最後まで守った。75周目、バトルからちぎれて見えたとき、8秒までひらいた14号車とのタイム差は、強烈なプッシュの末、ゴールの瞬間、1・1秒にまで詰まっていた。

目の前に立つ黄金色の壁は、けして難攻不落ではない

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは
5月8日(土)発売です

5月21日号 No.1552 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

F1を戦う日本のチカラ

4メーカーのPU実力検証／角田裕毅 序盤戦レビュー／AT02の戦闘力

— F1チーム首脳が語る「いまどきのジュニアカテゴリー」— スーパーフォーミュラ第2戦鈴鹿 ほか —

Present For Readers
オートスポーツ読者のみなさんへ









1 EBBRO 1/43スケールモデル SUBARU BRZ R&D SPORT SUPER GT GT300 2020 No.61　1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルから、SUBARU BRZ R&D SPORT SUPER GT GT300 2020 No.61を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 RAYS×PUMAコラボ ジムサック　1名様

レイズが世界各国で開催する製品展示会『RAYS WORLD TOUR in JAPAN』取材時に入手した逸品。プーマとのコラボレーションジムサックを特別に1名様へプレゼント。
サイズ：450×360mm
提供：RAYS
URL：https://www.rayswheels.co.jp/ec/

3 エルフ ステッカー　10名様

GTでは2020年から、GT500クラスに参戦するナカジマレーシングへオイルを供給しているエルフ。その同ブランドのロゴが大小8つ大胆に配置されたステッカーを10名様に。

4 ル・マン24時間 缶バッジ　1名様

ル・マン24時間の現場で配布された缶バッジを1名様に。このバッジは、ドナーキャンペーンの一環で配布されたもので、フランス語で「私は支援します」と書かれている。

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2021年5月8日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1551号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2021年5月7日(金)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1551

AS SIGN BOARD
INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

OZが創業50年の節目 F1の技術を投入した新製品を発表

F1ではメルセデスやレッドブル、WRCでもシトロエンやMスポーツ・フォードなどモータースポーツ各シリーズのトップチームへホイールを供給してきたOZ。その同社が今年で創業50周年を迎えたことを記念し、ニューモデル『Superturismo Aero-HLT』を6月からリリースする。

OZは、ホイール業界で初の試みとなる風洞実験を行ない、『Superturismo Aero-HLT』を開発した。これは、F1ホイールを開発する際の手法を市販車部門へフィードバックしたものだ。その結果、リムの内側にホイール内の空気を整流するための『アエロフラップ』が新たに取り付けられた。このパーツを備えることで、F1で使用されているホイールと同様に優れた整流効果を発揮し、空気抵抗を飛躍的に低減させるほか、ブレーキの冷却性能も大幅に向上させている。

ホイール自体も、インナーリムのアルミ組織を薄く、均一に引き延ばすことで、鍛造製法と同等の強度を実現したフォローフォーミング製法を採用し、ホイールの軽量化にも貢献している。

価格は、もっとも小さい18インチで1本あたり税込み8万2500円から。

50年の長きにわたって、モータースポーツの第一線で高品質ホイールを供給してきたOZのレーシングDNAを存分に堪能していただきたい。

■OZ Superturismo Aero-HLT
●サイズ：18〜20インチ
●発売開始時期：2021年6月
●価格：8万2500円〜／本（税込み）
●ロックナット本数：5本
●詳細ページURL：
https://www.ozracing.com/jp/wheels/oz-racing/i-tech/superturismo-aero


OZ

TOM'Sのフォーミュラ体験プログラム 5月28日開催分の応募受付を開始

国内トップカテゴリーで活躍するTOM'Sが、新たにマシンの基本操作の指導からレースへの参戦やテストに向けたサポートまで幅広く対応した、フォーミュラカーのチャレンジプログラム『TOM'S FORMULA COLLEGE』を開設した。初回は、初級編となる『エクスペリエンス・コース』が5月28日（金）に富士スピードウェイにて開催されることが決定し、参加者を4月28日（水）まで募集している。

内容は、現行のFIA-F4マシンを使用し、加・減速、パイロンを使用したスラローム、仮設コースの周回など基本的な操作をインストラクターから学びつつ、体験していく。走行を通じて高評価を受けると、より本格的な中級編プラクティス・コースへの参加資格も得られる。

参加費用は、ひとり6万6000円から。参加にあたって、各自ヘルメットやグローブの持参が必須。新型コロナウイルスの感染防止対策の観点から、ヘルメット、グローブなどのレンタルは行なっていないので注意が必要だ。

詳細はぜひ右記特設ページを確認してほしい。

■TOM'S FORMULA COLLEGE エクスペリエンス・コース
●開催日：5月28日（金）9：00〜
●応募期限：4月28日(水) 15：00まで
●募集人数：11人　※AT限定免許可
●走行時間：45分
●おもな内容：基本操作、スラローム、仮設コース周回など
●参加費用：6万6000円〜（税込み）
●準備するもの：
ヘルメット、グローブなど
●公式ホームページURL：
http://experience.tomsracing.co.jp/formuladriving/


TOM'S

SAN-EI
CORPORATION

No. 1551

auto sport

オートスポーツ 2021 5/8号

auto sport 2021年5月8日号（隔週金曜日発売）2021年4月23日発売　第58巻第8号　通巻1551号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29662-5/8

4910296620515
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷